

Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117264812>











Statistics  
CanadaStatistique  
Canada

# Service Bulletin

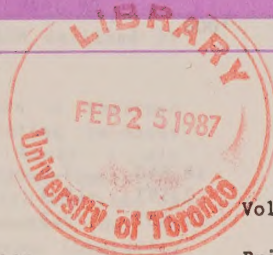
## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports



Vol. 19, No. 1

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° Advance year-to-date operational data for November 1986 shows that passenger-kilometres for major Canadian air carriers increased by 3.8% over the same period of 1985.
- ° Total aircraft movements at the Transport Canada tower controlled airports for the first nine months of 1986 have shown an increase of 3.8% over the same period of 1985. Commercial movements at the towers for January to September of 1986 increased by 6.2% over this period of 1985.
- ° Special Release: Passenger traffic on local carriers non-scheduled unit toll services increased by 29% in the first quarter of 1986 compared to the first quarter of 1985.

### RECENT RELEASES

- ° Air Charter Statistics, 1985 (Catalogue 51-207).
- ° Air Carrier Operations in Canada, July-September 1985 (Catalogue 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Vol. 19, N° 1

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### POINTS SAILLANTS

- ° Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 3.8% du nombre de passagers-kilomètres de janvier à novembre 1986 par rapport à la même période en 1985.
- ° Pour les neuf premiers mois de 1986, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle augmentait de 3.8% par rapport à la même période en 1985. Les mouvements commerciaux ont pour leur part, augmenté de 6.2% au cours des 9 premiers mois de 1986 par rapport aux 9 premiers mois de 1985.
- ° Communiqué spécial: Le trafic de passagers des vols non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 29% au cours du premier trimestre de 1986 par rapport au premier trimestre de 1985.

### MISE EN CIRCULATION

- ° Statistique des affrètements aériens, 1985 (n° 51-207 au catalogue).
- ° Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet-septembre 1985 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February, 1987

Mise en circulation, février, 1987



TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, November  
1986

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, novembre 1986

	November 1986	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1986	Percentage Change Year-to- Date	
	Novembre	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit toll and charter services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,383	-5.9	18,840	3.0	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	204	-3.8	2,597	-15.9	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,587	-5.6	21,437	0.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	2 424 657	0.2	36 261 311	9.8	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	529 689	-11.3	8 949 828	-15.1	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	2 954 346	-2.1	45 211 139	3.8	Passagers-kilomètres - Total
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	95 045	-3.2	989 001	-1.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 922	6.7	70 352	19.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	102 967	-2.5	1 059 353	-0.7	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	51	-3.8	635	5.1	Heures de vol
ALL OPERATIONS*					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Litres of turbo fuel consumed	258 267	-1.3	3 364 147	6.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>					<b>Statistiques financières</b>
	\$'000		\$'000		
ALL OPERATIONS*					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Operating Revenues - Unit Toll	301,051	8.9	3,928,918	9.5	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	28,513	-15.2	424,243	-17.4	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	342,967	6.3	4,509,272	5.9	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	348,188	-5.4	4,266,881	2.4	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	16,494	15.2	203,741	16.7	Total des frais d'intérêt

\* Includes unit toll, charter as well as  
other auxiliary carrier operations.

Level I includes: Air Canada, Canadian Pacific  
Air Lines Ltd., Eastern Provincial Airways,  
Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines  
and Wardair.

Available on CANSIM: Matrix 385.

\* Inclue les services à taux unitaires et d'affrètement  
ainsi que d'autres opérations auxiliaires.

Niveau I comprend: Air Canada, Les Lignes Aériennes  
Canadien Pacifique Ltée., Eastern Provincial Airways,  
Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.



A comparison of the Level I year-to-date figures for November 1986 over November 1985 shows that passengers, passenger-kilometres and hours flown increased by 0.3%, 3.8% and 5.1% respectively, while goods tonne-kilometres recorded a decrease of 0.7%.

The amount of turbo fuel consumed in the first eleven months of 1986 has shown an increase of 6.0% over the same period of the previous year.

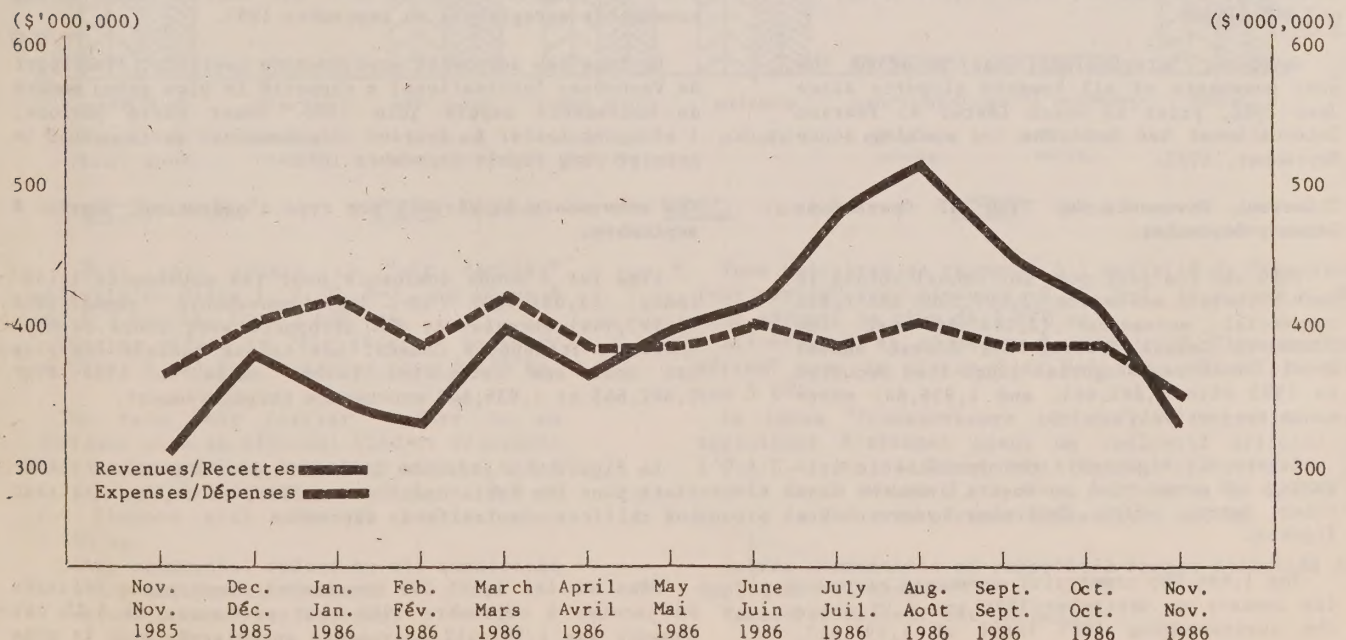
A comparison of the year-to-date financial data for November 1986 shows that all categories increased over November 1985 except for charter operating revenues which declined by 17.4%.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year, generally the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. This cyclical relationship can be seen below.

In November, the operating expenses of the Level I Air Carriers exceeded the operating revenues which resulted in an operating loss of 5.2 million dollars.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from November 1985 to November 1986.



For further information on the above table, please contact Mr. D. Chapman (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les onze premiers mois de 1986 par rapport à la même période en 1985 démontre que, les passagers, passagers-kilomètres et les heures de vol enregistrés ont augmenté de 0.3%, 3.8% et 5.1% respectivement, alors que les tonnes-kilomètres enregistrées ont diminué de 0.7%.

Pour les premiers onze mois de 1986, la quantité de carburant à turbomoteurs utilisée représente une hausse de 6.0% comparativement à la même période en 1985.

Une comparaison des données financières cumulatives pour 1986 avec la même période en 1985 démontre que toutes les catégories ont enregistré des gains sauf les recettes d'exploitation d'affrètements qui ont diminué de 17.4%.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. En général, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. Cette relation cyclique est illustrée ci-dessous.

En novembre, les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I ont dépassé les recettes d'exploitation générant ainsi une perte d'exploitation de 5.2 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de novembre 1985 à novembre 1986.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. September and Year-to-Date 1986 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1986	% Change September 1986/1985	Year-to-Date 1986	% Change Year-to-Date 1986/1985
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	Variation en % Septembre	Cumulatif	% Variation Cumulatif
1	Vancouver International BC - CB	26,660	26.2	217,764	20.0
2	Lester B. Pearson International ONT	25,377	7.4	225,361	5.3
3	Toronto Island ONT	16,228	13.9	140,982	19.4
4	Victoria International BC - CB	14,874	11.2	140,865	12.1
5	Montréal International QUE	14,346	2.4	120,243	4.3
6	Ottawa International ONT	14,280	-0.5	123,870	-1.3
7	Calgary International ALTA - ALB	13,757	-2.0	135,141	-9.2
8	St. Hubert QUE	13,386	-21.4	126,168	-6.3
9	Winnipeg MAN	12,743	4.8	112,239	-0.1
10	Buttonville ONT	11,299	-20.2	116,310	3.6
11	St. Honoré QUE	11,175	-2.5	76,080	9.8
12	Boundary Bay BC - CB	10,599	15.9	92,980	10.7
13	Langley BC - CB	9,993	18.1	86,645	4.2
14	Thunder Bay ONT	9,714	7.7	66,535	-15.1
15	Edmonton Municipal ALTA - ALB	9,663	-6.4	98,044	-3.9
16	Québec QUE	9,577	-11.9	87,871	-4.4
17	Pitt Meadows BC - CB	9,324	46.6	75,424	14.5
18	Abbotsford BC - CB	8,823	10.6	95,926	19.8
19	Hamilton City ONT	8,610	-6.7	86,639	-0.1
20	Oshawa ONT	8,390	12.9	65,827	-0.1
21	Moncton NB	7,700	24.9	63,748	13.4
22	St. Andrews MAN	7,314	-1.8	74,064	-4.9
23	Springbank ALTA - ALB	7,227	-22.4	86,141	-9.5
24	Saskatoon SASK	7,178	-3.7	71,478	-8.6
25	Regina SASK	7,125	14.7	65,069	9.8
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		295,071	4.6	2,630,720	4.0
Total - Transport Canada Towers (61)/					
Total - Tours de Transports Canada (61)		447,898	3.4	4,030,459	3.8

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 3.4% in total movements during September, from 433,140 (1985) to 447,898 (1986).

Vancouver International has recorded the most movements of all towered airports since June 1986, prior to which Lester B. Pearson International had held the top ranking since September, 1983.

#### Itinerant Movements by Type of Operation, January-September.

1980 was the peak year for annual totals in both itinerant movements (3,697,530) and total commercial movements (2,593,944) at the Transport Canada towers. The lowest annual totals in these categories since then occurred in 1983 with 2,882,663, and 1,936,647 movements respectively.

Figure 2.1 highlights the increase in itinerant and commercial movements over the last three years, using September year-to-date figures.

The 1,696,095 commercial movements recorded for January to September 1986 are 6.2% above the corresponding 1985 total of 1,597,412.

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Septembre et cumulatif 1986 (données préliminaires).

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports de Transports Canada totalisaient 433,140 en septembre 1986, soit une augmentation de 3.4% par rapport aux 447,898 mouvements enregistrés en septembre 1985.

De tous les aéroports avec tour de contrôle, l'aéroport de Vancouver International a rapporté le plus grand nombre de mouvements depuis juin 1986. Avant cette période, l'aéroport Lester B. Pearson International avait occupé le premier rang depuis septembre 1983.

#### Les mouvements itinérants par type d'opération, janvier à septembre.

1980 fut l'année dominante pour les mouvements itinérants (3,697,500) et les mouvements commerciaux (2,593,944) enregistrés aux aéroports avec tours de contrôle de Transports Canada. Les totaux annuels les plus bas pour ces catégories furent notés en 1983 avec 2,882,663 et 1,936,647 mouvements respectivement.

La figure 2.1 présente la hausse des mouvements itinérants pour les trois dernières années, et ce, en utilisant les chiffres cumulatifs de septembre.

Même si les 1,696,095 mouvements commerciaux déclarés de janvier à septembre 1986 sont en hausse de 6.2% par rapport aux 1,597,412 mouvements enregistrés pour la même



However, this 1986 figure is well below the September 1980 year-to-date commercial total of 2,028,690 movements. Over the period 1983-1986, for September year-to-date data, unit toll movements increased by 34.7%, charters rose by 12.6% and total commercial increased by 13.2%.

The 551,591 private movements for January to September, 1986, are 7.8% below the corresponding 586,084 figure for 1985, and well below that for the same period of 1979 or 1980, which hovered around the three quarter million mark. Ownership and operating costs have increased significantly for private aircraft operators over this period.

période l'année précédente, ce total est de beaucoup inférieur aux chiffres cumulatifs du mois de septembre 1980. En comparant les données de janvier à septembre 1986 à celles de la même période en 1983, on note que les mouvements de services à taux unitaires, les mouvements des vols d'affrètement et les mouvements commerciaux ont augmenté de 34.7%, 12.6% et 13.2% respectivement.

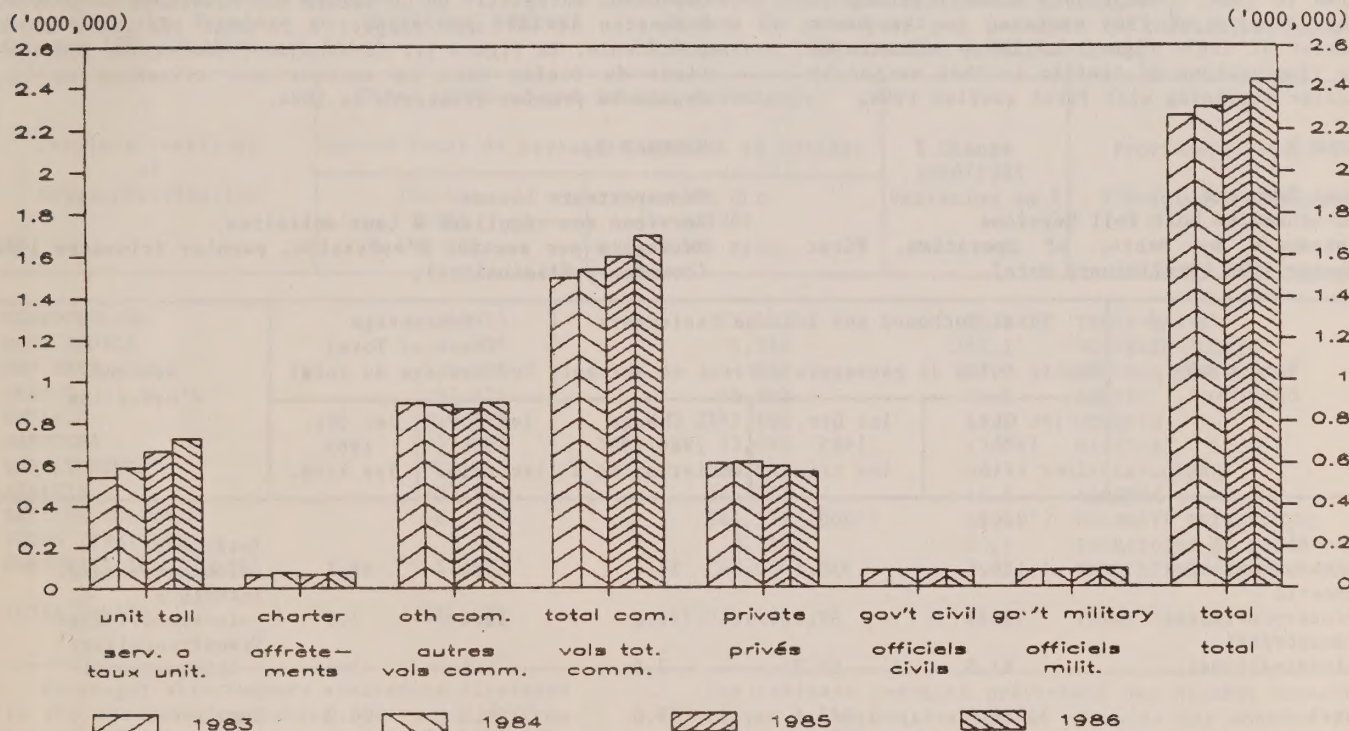
Le nombre de mouvements privés enregistrés de janvier à septembre 1986 totalisait 551,591, soit une baisse de 7.8% par rapport aux 586,084 mouvements privés enregistrés au cours de la même période en 1985. Le total des 9 premiers mois de 1986 est bien en de là des chiffres voisinant les trois quart de millions qui furent enregistrés au cours de la même période en 1979 ou 1980. Les coûts d'opérations et de propriété pour les opérateurs privés au cours de cette période ont augmenté d'une façon marquée.

Figure 2.1

Itinerant Movements By Type of Operation, Year-to-Date for January-September (1983 to 1986).

Figure 2.1

Mouvements itinérants par type d'opération, chiffres cumulatifs pour janvier à septembre (1983 à 1986).



\* Unit toll refers to "air carrier" activity on Class 1, 2, 8, 9-2, and Class 3 and 9-3 heavier than 5 670 kg.

Charter refers to "air carrier" activity on Class 4 and 9-4 - heavier than 5 670 kg.

The term "air carrier" refers to an operator with an official ICAO or Transport Canada designator, operating with a class 1, 2, 8 or 9-2 license, or a 3, 4, 9-3 or 9-4 licence with aircraft heavier than 5 670 kg.

Other commercial refers to all commercial activity not described above.

\*\* Excluding Vancouver Harbour.

\* Taux unitaires se rapporte à l'activité du "transporteur aérien" avec classe 1, 2, 8, 9-2, et classe 3, 9-3 avec aéronef de plus de 5 670 kg.

Affrètement se rapporte à l'activité "transporteur aérien" avec la classe 4 et 9-4 avec aéronef de plus que 5 670 kg.

Le terme "transporteurs aériens" se rapporte à un exploitant d'aéronef ayant un indicatif officiel de l'O.A.C.I. ou de Transports Canada, opérant avec un permis de la classe 1, 2, 8 ou 9-2, ou de 3, 4, 9-3 ou encore de 9-4 avec aéronef dépassant 5 670 kg.

Autres commerciaux se rapporte à toutes activités non expliquées ci-haut.

\*\* Vancouver Harbour est exclus.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6177).

Pour autres informations, s.v.p. communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



## SPECIAL RELEASE

**Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Passenger Traffic, First Quarter 1986 (Preliminary Data).**

Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by 29.0% in the first quarter 1986 relative to the same period a year earlier. Table 3 provides a sectorial distribution of the traffic. For the first quarter of 1986, domestic intra-provincial operations (which represent 85.0% of the total) increased by 26.4% over the same period a year earlier while domestic inter-provincial operations (which represent 10.6% of the total) increased by 77.2% during the same period.

The transborder sector, which had recorded a substantial increase of 122% in 1985 compared to 1984, showed only a small growth in first quarter of 1986 compared to the first quarter of 1985. Figure 3.1 below illustrates the fluctuations of traffic in that sector by quarter beginning with first quarter 1984.

TABLE 3

**Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Passengers by Sector of Operation, First Quarter 1986 (Preliminary Data).**

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	1st Qtr. 1986 1er trim.	1st Qtr. 1985 1er trim.	% Change 1986/1985 Variation en %	1st Qtr. 1986 1er trim.	1st Qtr. 1985 1er trim.	
	('000)	('000)				
Domestic						Intérieur
-Intraprovincial	1,176.4	930.4	26.4	85.0	86.7	-intraprovincial
Domestic						Intérieur
-Interprovincial	146.7	82.8	77.2	10.6	7.7	-interprovincial
Transborder/						Transfrontalier/
-International	61.5	60.3	2.0	4.4	5.6	international
Total	1,384.6	1,073.5	29.0	100.0	100.0	Total

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

**Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Trafic des passagers, premier trimestre 1986 (données préliminaires).**

Au cours du premier trimestre de 1986, le trafic de passagers des services non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 29.0% par rapport à la même période l'année précédente. Le tableau 3 présente une distribution du trafic par secteur. Pour le premier trimestre de 1986, les opérations du secteur intérieur intra-provincial (lesquelles représentent 85.0% du total) ont augmenté de 26.4% par rapport à l'année précédente alors que les opérations du secteur intérieur interprovincial (lesquelles constituent 10.6% du total) s'accroissaient de 77.2% pendant la même période.

Le secteur transfrontalier qui a connu une croissance substantielle de 122% en 1985 par rapport à 1984, n'a cependant enregistré qu'un faible accroissement au premier trimestre de 1986 par rapport à la même période l'année précédente. La Figure 3.1 ci-dessous illustre les fluctuations du trafic dans ce secteur par trimestre et ce, depuis le premier trimestre de 1984.

TABLEAU 3

**Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Passagers par secteur d'opération, premier trimestre 1986 (données préliminaires).**

FIGURE 3.1 Transborder/International Traffic

('000 passengers)

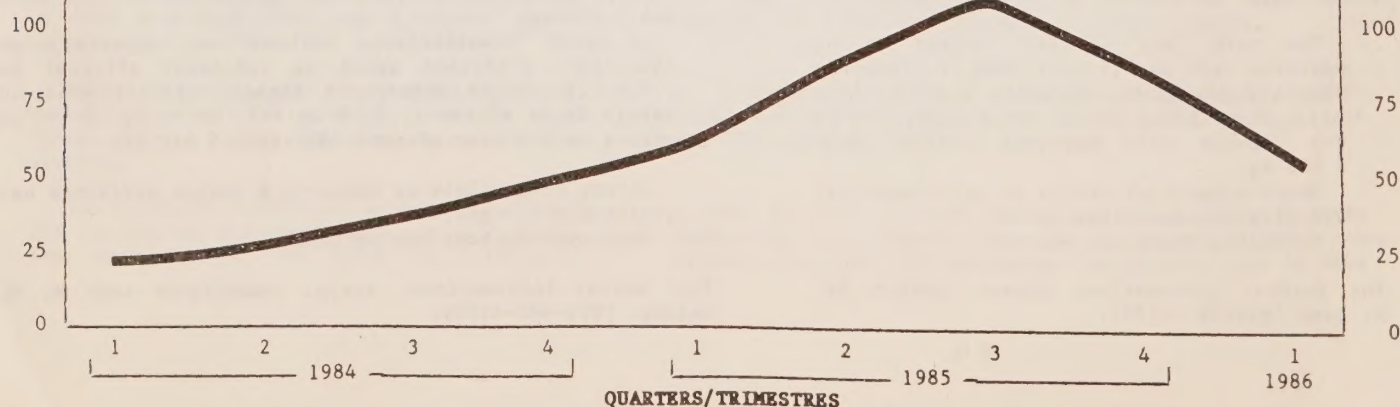


FIGURE 3.1 Trafic transfrontalier et international

('000 passengers)



Table 4 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin/destination while Table 5 displays passenger volume for the top 40 sites in passenger traffic during the first quarter of 1986.

During the first quarter of 1986, a strong growth of traffic is noted in the Maritimes. Table 4 shows increases of 86.0%, 352.2% and 108.4% for Newfoundland, Nova Scotia and New Brunswick respectively in the first quarter of 1986 compared to the first quarter of 1985. The sites St. John's, Nfld. (ranked 39) and Halifax, N.S. (ranked 36), recorded increases of 303.6% and 417.7% respectively, over the same period in the previous year. There were no Maritime sites in the top 40 during 1985.

La ventilation des données par province ou territoire d'origine/destination figure au tableau 2, alors que le tableau 5 présente le volume de trafic par site pour les 40 principaux sites quant au volume de passagers pendant le premier trimestre de 1986.

Au cours du premier trimestre de 1986, on note une forte croissance de trafic dans les maritimes. Le tableau 4 présente des accroissements respectifs de 86.0%, 352.2% et 108.4% pour Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick au cours de la période observée en comparaison avec la même période l'année précédente. Les sites St. John's, T.-N. (classé 39ième) de même qu'Halifax, N.E. (classé 36ième) enregistraient des gains de 303.6% et 417.7% respectivement par rapport au premier trimestre de 1985. Il n'y avait aucun site des maritimes inclus dans les 40 principaux sites au cours de l'année 1985.

TABLE 4

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passengers by Province or Territory, First**  
**Quarter 1986 (Preliminary Data).**

TABLEAU 4

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Nombre de passagers par province ou territoire, premier**  
**trimestre 1986 (données préliminaires).**

Province/Territory of Origin/Destination	Total Outbound and Inbound Passengers		% Change 1986/1985 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
	Nombre total de passagers entrant et sortant			
	1st Qtr. 1986 1er trim.	1st Qtr. 1985 1er trim.		
NEWFOUNDLAND	24,874	13,371	86.0	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	6,855	1,516	352.2	NOUVELLE-ÉCOSSE
NEW BRUNSWICK	6,088	514	108.4	NOUVEAU BRUNSWICK
QUEBEC	92,916	76,863	20.9	QUÉBEC
ONTARIO	446,482	387,860	15.1	ONTARIO
MANITOBA	59,858	52,046	15.0	MANITOBA
SASKATCHEWAN	26,085	28,607	-8.8	SASKATCHEWAN
ALBERTA	183,541	154,551	18.8	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	482,865	304,754	58.4	COLOMBIE BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	2,397	5,314	-54.9	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	52,497	48,064	9.2	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	1,384,635	1,073,460	29.0	TOTAL CANADA

Passenger site summary statistics displayed in the accompanying tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III,IV,V) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2, 9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated. For further information, please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

Les tableaux connexes présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III, et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée. Pour des renseignements supplémentaires veuillez communiquer avec Mme. A. MacDonald (819-997-1989).



TABLE 5

Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, First Quarter 1986  
(Preliminary Data).

TABLEAU 5

Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Données sommaires par site, premier trimestre 1986 (données préliminaires).

Rank Rang	Site	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1986/1985 Variation en %
		1st Qtr./1er trim. 1986	1st Qtr./1er trim. 1985	
9	Calgary, ALTA-ALB(1)	38,952	35,097	11.0
20	Campbell River, BC-CB	12,320	2,824	336.3
26	Castlegar, BC-CB	9,597	3,410	181.4
35	Comox, BC-CB	7,092	6,477	9.5
6	Edmonton, ALTA-ALB(3)	52,808	40,611	30.0
17	Grande Prairie, ALTA-ALB	19,811	17,372	14.0
36	Halifax, NS-NÉ(1)	6,647	1,284	417.7
14	Kamloops, BC-CB	21,727	5,688	282.0
40	Kapuskasing, ONT.	6,026	4,629	30.2
12	Kelowna, BC-CB	23,329	8,473	175.3
11	Lethbridge, ALTA-ALB	24,167	24,823	-2.6
7	London, ONT.	42,640	44,024	-3.1
21	Medicine Hat, ALTA-ALB	11,553	11,957	-3.4
8	Montréal, QUÉ.(4)	39,581	23,883	65.7
37	Moosonee, ONT.	6,478	5,953	8.8
18	Nanaimo, BC-CB(5)	17,657	23,027	-23.3
38	North Bay, ONT.	6,273	7,007	-10.5
4	Ottawa, ONT.(1)	65,059	56,926	14.3
27	Peace River, ALTA-ALB	9,525	6,502	46.5
34	Powell River, BC-CB	7,103	4,532	56.7
28	Prince Rupert, BC-CB	9,435	8,814	7.0
32	Québec, QUÉ.	7,343	7,477	-1.8
25	Regina, SASK.(6)	9,751	10,451	-6.7
24	Sarnia, ONT.	10,803	13,775	-21.6
23	Saskatoon, SASK.(6)	11,190	11,820	-5.3
33	Sault Ste. Marie, ONT.	7,111	4,947	43.7
29	Sioux Lookout, ONT.	8,735	8,744	-0.1
15	Sudbury, ONT.	20,736	19,273	7.6
39	St. John's, NFLD-TN	6,268	1,553	303.6
30	Thompson, MAN.	8,557	7,479	14.4
10	Thunder Bay, ONT.	25,848	15,080	71.4
16	Timmins, ONT.	20,413	17,408	17.3
5	Toronto Island, ONT.	53,935	26,151	106.2
3	Toronto, ONT.(1)	97,182	91,245	6.5
1	Vancouver, BC-CB(1)	203,716	117,721	73.0
19	Vancouver Harbour, BC-CB	12,980	12,299	5.5
2	Victoria, BC-CB(2)	116,374	75,442	54.3
31	Windsor, ONT.	7,811	4,711	65.8
13	Winnipeg, MAN.(1)	22,943	17,919	28.0
22	Yellowknife, NWT-TNO	11,281	9,257	21.9
	TOTAL ABOVE AIRPORTS			
	TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS	1,100,757	816,065	34.9
	OTHERS/AUTRES	283,878	257,395	10.3
	GRAND TOTAL	1,384,635	1,073,460	29.0

1. Data are for international airport at respective site.
2. Victoria includes Victoria International and Victoria Harbour.
3. Data are for Edmonton Municipal airport.
4. Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International.
5. Nanaimo includes Nanaimo Harbour and Nanaimo Cassidy.
6. Data for Regina and Saskatoon exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service is reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services.

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Victoria comprend Victoria International et Victoria Harbour.
3. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton.
4. Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel.
5. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour et Nanaimo Cassidy.
6. Les données pour Régina et Saskatoon excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service est rapporté dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux).



## PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Water Transportation, A., Bil.
- 54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual      M. - Monthly      Q. - Quarterly  
W. - Weekly      Bil. - Bilingual  
O. - Occasional

### Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

## DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel      M. - Mensuel      T. - Trimestriel  
H. - Hebdomadaire      Bil. - Bilingue  
H.S. - Hors série

### Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.



#### DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this book?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2<sup>nd</sup> Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief, Surface & Marine Section  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chief, Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

#### SAVIEZ-VOUS ...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

M. Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

M. Bill Penner  
Chef, Section des transports de surface  
et maritimes  
613-991-2527

M. Denis Chartrand  
Chef, Centre des statistiques de  
l'aviation  
819-997-6942



# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 2

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° Advance operational data for 1986 shows that passenger-kilometres for major Canadian air carriers increased by 3.0% over 1985. Over the last 5 years the passenger-kilometres flown by the Level I air carriers has shown only one year to year decline and that was from 1982 to 1983.
- ° Total aircraft movements at the Transport Canada tower controlled airports for the first eleven months of 1986 has shown an increase of 4.9% over the same period of 1985.
- ° International commercial charter services to the United Kingdom continued to decline, falling 23.8% during the third quarter of 1986 relative to the same period of 1985. Wardair's new (November 1985) scheduled license is largely responsible for this decrease.
- ° Preliminary airport activity data indicate that scheduled passenger traffic at the Top 30 Canadian airports increased by 1.9% in the first quarter of 1986 compared to the same period of 1985. Over the past 3 years, scheduled traffic at these airports has shown an increasing trend after recording a low of 8,735,188 passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1983.

### RECENT RELEASES

- ° Air Carrier Operations in Canada, October-December 1985 (Catalogue 51-002).
- ° Canadian Civil Aviation 1985 (Catalogue 51-206).
- ° Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Second Quarter 1985 (Catalogue No. 51-005).
- ° Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Third Quarter 1985 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March, 1987

Vol. 19, N° 2

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### POINTS SAILLANTS

- ° Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 3.0% du nombre de passagers-kilomètres en 1986 par rapport à 1985. Au cours des cinq dernières années, le nombre de passagers-kilomètres enregistré par les transporteurs aériens de niveau I a connu une croissance presque soutenue à l'exception d'une baisse en 1983 par rapport à 1982.
- ° Pour les onze premiers mois de 1986, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transport Canada dotés d'une tour de contrôle augmentait de 4.9% par rapport à la même période en 1985.
- ° Les services internationaux d'affrètement commercial pour le Royaume-Uni continuaient à décliner, tombant de 23.8% au courant du troisième trimestre de 1986 comparativement à la même période de 1985. Cette baisse s'explique, en majeure partie, par le nouveau permis de Wardair (novembre 1985) pour l'opération de vols à horaire fixe.
- ° Les statistiques préliminaires sur l'activité aéroportuaire montrent une hausse de 1.9% des passagers voyageant sur des services à horaire fixe aux trente principaux aéroports canadiens au premier trimestre 1986 comparativement à la même période de 1985. Au premier trimestre de 1983, le nombre de passagers embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe atteignait son plus bas avec 8,735,188 passagers enregistrés aux trente principaux aéroports canadiens. Depuis lors, au cours des trois dernières années, le trafic a tendance à augmenter à ces aéroports.

### MISE EN CIRCULATION

- ° Opérations des transporteurs aériens au Canada, Octobre-Décembre 1985 (n° 51-002 au catalogue).
- ° Aviation civile canadienne 1985 (n° 51-206 au catalogue).
- ° Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Deuxième trimestre de 1985 (n° au catalogue 51-005).
- ° Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Troisième trimestre de 1985 (n° au catalogue 51-005).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, December  
1986

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, décembre 1986

	December 1986	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1986	Percentage Change Year-to- Date	
	Décembre	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational statistics</b>			<b>Statistiques des opérations</b>		
Unit toll and charter services			Services à taux unitaires et d'affrètement		
Passengers - Unit Toll	1,501	-5.6	20,342	2.4	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	218	-20.4	2,815	-16.3	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,719	-7.8	23,157	-0.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	2 717 136	-1.3	38 978 448	9.0	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	606 088	-25.8	9 555 916	-15.8	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 323 224	-6.9	48 534 364	3.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 265 855	-	57 166 891	6.1	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	886 410	-28.7	12 391 778	-15.3	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 152 265	-9.5	69 558 669	1.5	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	63.7	...	68.2	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	68.4	...	77.1	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	64.5	...	69.8	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	88 023	-5.5	1 077 023	-2.2	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 282	-18.3	77 635	14.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	95 305	-6.6	1 154 658	-1.2	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	54	-1.8	689	4.6	Heures de vol
ALL OPERATIONS			ENSEMBLE DES OPÉRATIONS		
Litres of turbo fuel consumed	267 056	-4.3	3 631 203	5.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>			<b>Statistiques financières</b>		
\$'000			\$'000		
ALL OPERATIONS			ENSEMBLE DES OPÉRATIONS		
Operating Revenues - Unit Toll	310,523	-1.0	4,239,441	8.7	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	33,576	-27.0	457,819	-18.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	368,130	-5.3	4,877,402	4.9	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	322,163	-18.5	4,589,044	0.6	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	26,438	31.6	230,179	18.2	Total des frais d'intérêt



A comparison of the Level I annual figures for 1986 over 1985 shows that, passenger-kilometres and hours flown increased by 3.0%, and 4.6% respectively, while goods tonne-kilometres recorded a decrease of 1.2%.

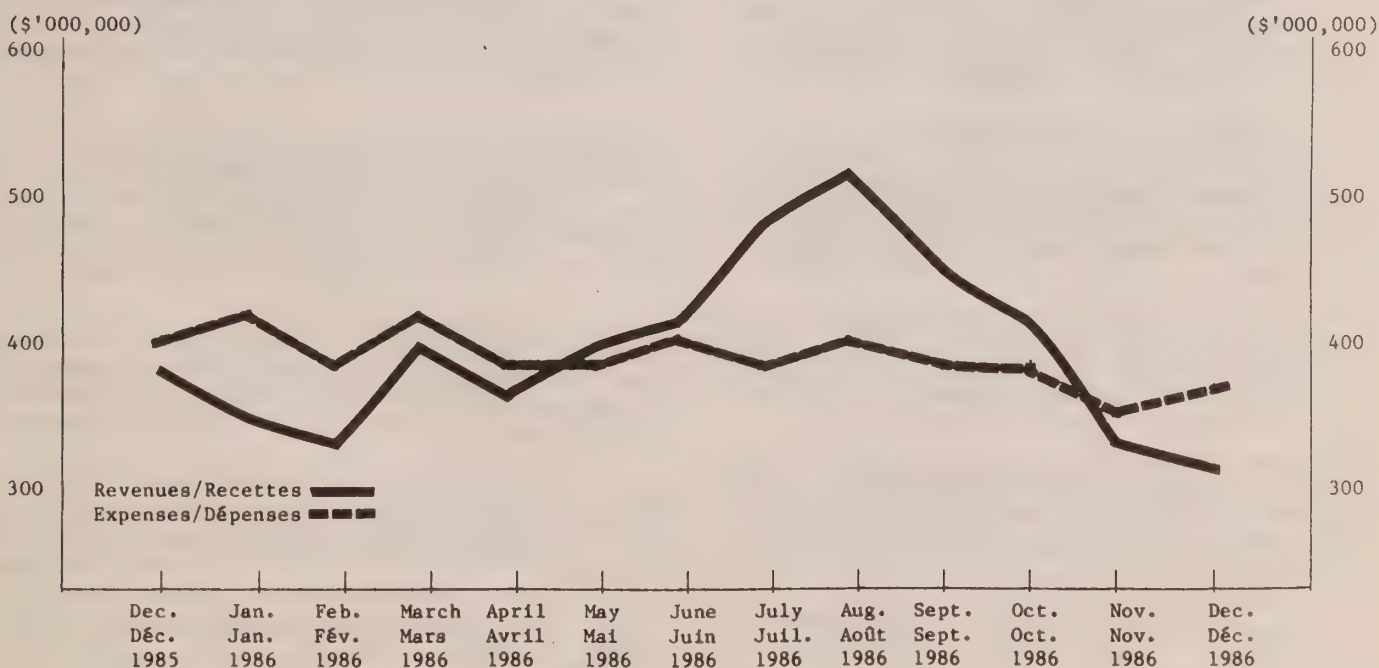
The amount of turbo fuel consumed in 1986 has shown an increase of 5.2% over 1985.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year, generally the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. This cyclical relationship can be seen below.

In 1986, the operating revenues of the Level I Air Carriers exceeded the operating expenses which resulted in an operating income of 288.4 million dollars.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from December 1985 to December 1986.



Level I includes: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. D. Chapman (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres annuels de 1986 par rapport à ceux de 1985 démontre que les passagers-kilomètres et les heures de vol enregistrés ont augmenté de 3.0%, et 4.6% respectivement, alors que les tonnes-kilomètres enregistrées ont diminué de 1.2%.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée en 1986 représente une hausse de 5.2% comparativement à 1985.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. En général, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. Cette relation cyclique est illustrée ci-dessous.

En 1986, les recettes d'exploitation pour les transporteurs de niveau I ont dépassé les dépenses d'exploitation générant ainsi un revenu d'exploitation de 288.4 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de décembre 1985 à décembre 1986.

Niveau I comprend: Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Charter Passenger-Kilometres, Canadian Carriers, 1983, 1984 and 1985.

	Passenger-Kilometres		
	Passagers-kilomètres		
	1983	1984	1985
	(000)		
Level I			
Air Canada	928 869	1 380 900	1 021 300
C.P. Air	1 713 176	513 100	584 100
Eastern Provincial	28 003	28 300	36 712
Nordair	801 348	898 900	932 700
Pacific Western Airlines	833 497	836 000	912 300
Quebecair	100 726 <sup>r</sup>	433 500	1 086 000
Wardair	6 201 628	6 495 100	6 782 989
Total	10 607 247 <sup>r</sup>	10 585 800	11 356 101
Level II	482 458	941 827	1 334 181
Level III	616 024	685 562	672 331
Total, Levels I, II and III	11 705 729 <sup>r</sup>	12 213 189	13 362 613

<sup>r</sup> revised figures.

The above table contains data on passenger-kilometres for charter activity as performed by aircraft weighing over 35,000 lbs. and operated by Canadian carriers.

These data represent a continuation of the series published up to and including 1980 in Statistics Canada Catalogue No. 51-002, Air Carrier Operations in Canada.

It should be noted that the sources for the data for the Level I carriers included International Civil Aviation Organization publications and source documents. Data for Level II and Carriers were estimated from the Aviation Statistics Centre's Charter and Civil Aviation Surveys.

Over the three year period, passenger-kilometres flown increased by 14.2%. It will be noted that the contributions of Level I carriers to the totals were 90.6%, 86.7% and 85.0% respectively in 1983, 1984 and 1985.

Over the three years, represented in the table above, the Level II air carriers have shown a substantial increase in passenger-kilometres, increasing by 276.5% over the three year period.

For further information on the above table, please contact Mr. D. Chapman (819-997-6192).

TABLEAU 2.

Passagers-kilomètres des vols d'affrètement, transporteurs canadiens, 1983, 1984 et 1985.

	Passenger-Kilometres		
	Passagers-kilomètres		
	1983	1984	1985
	(000)		
Niveau I			
Air Canada	928 869	1 380 900	1 021 300
C.P. Air	1 713 176	513 100	584 100
Eastern Provincial	28 003	28 300	36 712
Nordair	801 348	898 900	932 700
Pacific Western Airlines	833 497	836 000	912 300
Quebecair	100 726 <sup>r</sup>	433 500	1 086 000
Wardair	6 201 628	6 495 100	6 782 989
Total	10 607 247 <sup>r</sup>	10 585 800	11 356 101
Niveau II	482 458	941 827	1 334 181
Niveau III	616 024	685 562	672 331
Total, Niveaux I, II et III	11 705 729 <sup>r</sup>	12 213 189	13 362 613

<sup>r</sup> nombre rectifiés.

Le tableau ci-dessus contient des données sur les vols d'affrètement de transporteurs canadiens utilisant des aéronefs d'un poids supérieur à 35,000 livres.

Ces données représentent la continuation des séries publiées jusqu'en 1980 dans la publication de Statistique Canada n<sup>o</sup>. 51-002, "Opérations des transporteurs aériens au Canada".

Les données pour les transporteurs de niveau I ont été compilées à partir des publications de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de documents originaux. Les données des transporteurs de niveau II sont estimées à partir des enquêtes sur l'aviation civile et les vols affrétés du Centre des statistiques de l'aviation.

Sur une période de trois ans, le nombre de passagers-kilomètres s'est accru de 14.2%. On peut également noter que les transporteurs de niveau I ont contribué à respectivement 90.6%, 86.7% et 85.0% des totaux de 1983, 1984 et 1985.

Sur les trois années représentées dans le tableau ci-dessus, les transporteurs aériens du niveau II ont montrés une importante augmentation pour les passagers-kilomètres, soit une augmentation de 276.5% pour les trois années observées.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. November and Year-to-Date, 1986.

Rank	Airports - Transport Canada Towers	November 1986	% Change November 1986/1985	Year-to-Date 1986	% Change Year-to-Date 1986/1985
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre	Variation en % Novembre	Cumulatif	% Variation Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	24,727	9.4	277,278	6.4
2	Vancouver International BC - CB	19,098	2.9	258,865	17.4
3	Toronto Island ONT	15,118	65.5	173,682	22.0
4	Calgary International ALTA - ALB	14,082	6.5	164,272	-7.6
5	Buttonville ONT	13,301	65.2	144,344	7.8
6	Montréal International QUE	12,879	4.3	147,736	4.4
7	St. Hubert QUE	12,478	-5.2	154,920	-4.8
8	Ottawa International ONT	12,181	-6.2	149,872	-2.7
9	Victoria International BC - CB	11,233	-6.5	164,646	9.7
10	Winnipeg International MAN	10,921	0.6	135,971	-0.1
11	Thunder Bay ONT	10,065	36.2	88,483	-8.7
12	Springbank ALTA - ALB	9,686	14.6	107,002	-7.7
13	Edmonton Municipal ALTA - ALB	8,434	-6.3	117,426	-4.1
14	Abbotsford BC - CB	8,373	32.8	114,629	22.5
15	Hamilton City ONT	8,325	40.4	106,065	2.6
16	Boundary Bay BC - CB	7,991	1.2	111,061	11.5
17	Oshawa ONT	7,856	67.8	82,017	4.6
18	Québec QUE	7,616	-9.1	104,867	-3.8
19	London ONT	7,489	53.4	95,300	9.2
20	Moncton NB	7,077	33.3	79,255	16.3
21	Langley BC - CB	6,963	-11.3	102,811	5.4
22	Edmonton International ALTA - ALB	6,637	4.1	75,340	3.7
23	Pitt Meadows BC - CB	6,629	33.8	90,217	19.0
24	St. Honoré QUE	6,192	-4.3	93,796	8.4
25	Waterloo-Wellington ONT	6,143	85.1	73,599	4.2
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		261,494	13.6	3,213,454	5.1
Total - Transport Canada Towers (61)/					
Total - Tours de Transports Canada (61)		376,056	11.5	4,875,845	4.9

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 11.5% in total movements during the month of November, from 337,218 (1985) to 376,056 (1986).

Substantial percentage increases were recorded for November in the itinerant class of operation at Oshawa (89.1%), Toronto Island (84.4%), Buttonville (75.3%), and Waterloo-Wellington (71.1%).

At Toronto Island, within the itinerant class of operation, commercial movements increased by 102.9% while private movements rose by 37.6% during November 1986 as compared to November 1985. For Oshawa, Buttonville and Waterloo-Wellington percentage increases were roughly equal between commercial and private movements.

The greatest increases in year-to-date movements as of November were at Vancouver Harbour (68.3%) and Windsor (48.0%), due largely to increases in local movements.

For further information please contact Mr. R. Lund (819-997-6177).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Novembre et cumulatif 1986.

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports de Transports Canada totalisaient 376,056 en novembre 1986, soit une augmentation de 11.5% par rapport aux 337,218 mouvements enregistrés en novembre 1985.

Des augmentations substantielles du pourcentage furent rapportées en novembre pour la classe des opérations itinérantes à Oshawa (89.1%), Toronto Island (84.4%), Buttonville (75.3%) et Waterloo-Wellington (71.1%).

À Toronto Island dans la classe des opérations itinérantes, les mouvements commerciaux ont augmenté de 102.9% tandis que les mouvements privés ont monté de 37.6% durant novembre 1986 comparativement à novembre 1985. Pour Oshawa, Buttonville et Waterloo-Wellington les augmentations des pourcentages, furent presque à égalité entre les vols commerciaux et privés.

Les plus grandes augmentations de mouvements de janvier à novembre 1986 furent enregistrées à Vancouver Harbour (68.3%) et Windsor (48.0%) en raison surtout de l'augmentation des mouvements locaux à ces deux aéroports.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region.  
Third Quarter 1986

TABLEAU 4.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par  
région. Troisième trimestre 1986

Region	Third Quarter 1986 Troisième trimestre	Third Quarter 1985 Troisième trimestre	Percentage change over previous year Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Région
Africa(1)	352	19	...	Afrique(1)
Asia(2)	0	80	...	Asie(2)
Europe(3)	518,039	595,363	-13.0	Europe(3)
Pacific(4)	187	0	...	Pacifique(4)
Southern(5)	70,897	62,918	12.7	Sud(5)
United States(6)	187,253	216,188	-13.4	États-Unis(6)
Total	776,728	874,568	-11.2	Total

(1) Africa (including that part of Egypt located in Asia).	(1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie).
(2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).	(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).
(3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).	(3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).
(4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).	(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, La Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).
(5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands - Mexico, Central America and South America).	(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine - le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).
(6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).	(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Preliminary third quarter 1986 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services decreased to 776,728 passengers down 11.2% from 1985 figures. Continued growth in traffic to the Dominican Republic and Venezuela accounts for over 95% of the increase in travel to the south.

A noticeable drop in traffic to the United Kingdom is, to a large degree, responsible for the 13.0% overall decrease in traffic to Europe this quarter relative to the same period for the previous year. There were 77,387 fewer passengers (-23.8%) flying into or out of the U.K. during this period.

Florida, with a 6.8% decrease in traffic (6,224 fewer passengers) and Nevada, with a 16.6% decrease, (9,748 fewer passengers) were the two American destinations recording significant drops for this quarter relative to the third quarter of 1985.

For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

Les statistiques préliminaires du troisième trimestre 1986 indiquent que 776,728 passagers voyageaient sur des services internationaux d'affrètement commercial; une baisse de 11.2% comparativement aux données de 1985. La croissance continue du trafic vers la République Dominicaine et le Vénézuëla est responsable pour plus de 95% de l'augmentation des voyages vers le Sud.

Une baisse importante du trafic vers le Royaume-Uni explique, en grande partie, la baisse générale de 13% du trafic pour l'Europe au troisième trimestre 1986 par rapport au même trimestre de 1985. Pendant le troisième trimestre 1986, 77,387 passagers de moins (-23.8%) voyageaient à destination/en provenance du Royaume-Uni.

La Floride, avec une baisse de trafic de 6.8% (6,224 passagers de moins) et le Nevada, avec une baisse de 16.6% (9,748 passagers de moins) représentent les deux destinations américaines enregistrant des baisses importantes de trafic au troisième trimestre 1986 relativement à la même période en 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 5.

Scheduled Services - Total Enplaned Plus  
Deplaned Passengers at Major Canadian  
Airports, February, March and First Quarter  
1986 - (Preliminary Data)

Airports	February	March	First Quarter	% Change
-	1986	1986	1986	First Quarter 1986/1985
Aéroports	Février	Mars	Premier trimestre	Variation en % Premier trimestre
Calgary International ALTA - ALB	266,441	304,670	836,589	-0.8
Charlottetown PEI - IPE	11,007	12,531	33,597	-1.6
Edmonton International ALTA - ALB	140,777	149,369	431,457	5.2
Edmonton Municipal ALTA - ALB	57,249	58,972	172,233	-15.7
Fort St. John BC - CB	12,610	12,640	37,170	13.7
Fredericton NB	13,633	13,484	40,384	-11.4
Gander International NFLD - TN	7,690	9,535	25,172	-8.9
Halifax International NS - NE	127,766	142,323	392,152	10.6
Kamloops BC - CB	7,929	10,187	25,925	-29.8
Kelowna BC - CB	28,769	35,141	89,723	-9.5
Lester B. Pearson International ONT	996,637	1,208,584	3,281,900	6.7
Mirabel International QUE	88,755	127,991	317,901	17.5
Moncton NB	16,866	16,680	50,699	-5.9
Montréal International QUE	408,829	473,392	1,299,512	-1.2
Ottawa International ONT	149,143	153,929	453,343	-8.1
Prince George BC - CB	16,791	19,526	53,256	-3.7
Québec QUE	43,257	45,363	127,656	2.7
Regina SASK	44,625	49,952	142,139	3.9
Saint John NB	16,647	16,295	46,784	7.6
Saskatoon SASK	42,512	46,739	132,176	-2.3
Sault Ste. Marie ONT	15,417	18,955	49,856	17.0
Sept Iles QUE	8,815	11,115	30,197	-9.3
St. John's NFLD - TN	36,118	35,647	106,295	-5.0
Sudbury ONT	9,482	10,484	30,052	-3.6
Sydney NS - NE	11,809	12,940	35,451	5.8
Thunder Bay ONT	28,800	35,204	94,397	-5.1
Vancouver International BC - CB	413,682	492,148	1,332,820	1.2
Victoria International BC - CB	9,477	11,929	32,435	-51.8
Windsor ONT	16,709	20,525	57,000	12.9
Winnipeg International MAN	154,963	172,110	483,044	2.0
Total for above Airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,203,205	3,728,360	10,241,315	1.9

Preliminary airport activity data indicate that slightly over 10.2 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the top 30 Canadian airports during the first quarter of 1986, increasing by 1.9% from the first quarter of 1985. Despite this increase for the top thirty airports, 17 showed decreases in passenger traffic during the first quarter of 1986 compared to last year. The decreases ranged from -0.8% at Calgary International to -51.8% at Victoria International.

The large percentage decreases in passenger volumes recorded at Victoria International and Kamloops for the first quarter of 1986 compared to 1985, are largely due to the termination of Pacific Western Airlines' subcontracts with Time Air and Northern Thunderbird.

For additional information, contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Services à horaire fixe - passagers totaux embarqués et  
débarqués aux principaux aéroports canadiens, février,  
mars et premier trimestre 1986 - (Données provisoires)

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre total de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux trente principaux aéroports canadiens, totalisait plus de 10.2 millions au premier trimestre de 1986; une hausse de 1.9% par rapport au premier trimestre de 1985. Malgré cette hausse aux trente principaux aéroports, dix-sept d'entre eux ont montré des baisses de trafic de passagers au premier trimestre de 1986 comparativement à l'année précédente. Les baisses s'échelonnaient de -0.8% à l'aéroport international de Calgary à -51.8% à l'aéroport international de Victoria.

Les grandes baisses du volume de passagers enregistrés à l'aéroport international de Victoria et à Kamloops pour le premier trimestre 1986 par rapport à 1985, sont dues à la fin des sous-contrats de Pacific Western Airlines avec Time Air et Northern Thunderbird.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

## PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Water Transportation, A., Bil.
- 54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual      M. - Monthly      Q. - Quarterly  
W. - Weekly      Bil. - Bilingual  
O. - Occasional

### Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

## DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel      M. - Mensuel      T. - Trimestriel  
H. - Hebdomadaire      Bil. - Bilingue  
H.S. - Hors série

### Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this book?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2nd Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief, Surface & Marine Section  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chief, Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

## SAVIEZ-VOUS ...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

M. Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

M. Bill Penner  
Chef, Section des transports de surface et maritimes  
613-991-2527

M. Denis Chartrand  
Chef, Centre des statistiques de l'aviation  
819-997-6942





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 3

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° Advance operational data for January 1987 shows that passenger-kilometres for major Canadian air carriers increased by 3.1% over January 1986. An operating income of 6.9 million dollars was reported by the Level I air carriers in January 1987. Traditionally this month has shown an operating loss. p. 2
- ° Total aircraft movements at the 61 Transport Canada towered airports in 1986 increased by 5.3% over 1985, after six consecutive years of decline. p. 4
- ° Preliminary 1986 figures for the air charter industry indicate that international passenger traffic decreased for the first time in at least five years. p. 6
- ° Scheduled passenger traffic at the top thirty Canadian airports increased by 6.3% in the second quarter of 1986 compared to the second quarter of 1985, continuing an increasing trend apparent over the past three years. p. 7
- ° Domestic air passenger origin and destination data for the third quarter of 1986 indicate that 3.3 million passengers travelled on scheduled services within Canada, up 9.2% compared to the third quarter of 1985. p. 8
- ° Transborder air passenger origin and destination data for the second quarter of 1986 indicate that almost 2.0 million passengers travelled on scheduled services between Canada and the United States, up 17.1% compared to the same period of 1985. p. 9
- ° Special Release: Passenger traffic on local carriers non-scheduled unit toll services increased by 31.8% in the second of 1986 compared to the second quarter of 1985. p. 10

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April, 1987

Vol. 19, N° 3

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### POINTS SAILLANTS

- ° Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 3.1% du nombre de passagers-kilomètres en janvier 1987 par rapport à janvier 1986. Un revenu de 6.9 million de dollars a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I en janvier 1987. Une perte d'exploitation est habituellement enregistrée au cours de ce mois. p. 2
- ° En 1986, le nombre total des mouvements aux 61 aéroports avec tour de contrôle de Transport Canada a augmenté de 5.3% par rapport à 1985, après avoir connu des baisses consécutives au cours des six dernières années. p. 4
- ° Les données annuelles sur les vols affrétés pour 1986 indiquent que le trafic international de passagers a diminué, ce qui vient contrecarrer la tendance à la hausse notée au cours des cinq dernières années. p. 6
- ° Au deuxième trimestre de 1986, le trafic de passagers aux trente principaux aéroports canadiens a augmenté de 6.3% par rapport au deuxième trimestre de 1985, poursuivant ainsi une tendance à la hausse notée au cours des trois dernières années. p. 7
- ° Les données sur l'origine et la destination de passagers aériens indiquent que 3.3 millions de passagers ont voyagé sur des vols à horaire fixe à l'intérieur du Canada au troisième trimestre de 1986, soit une hausse de 9.2% par rapport au troisième trimestre de 1985. p. 8
- ° Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens pour le deuxième trimestre de 1986 indiquent que tout près de 2.0 millions de passagers ont voyagé sur des vols à horaire fixe entre le Canada et les États-Unis, soit une hausse de 17.1% par rapport à la même période en 1985. p. 9
- ° Communiqué spécial: Le trafic de passagers des vols non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 31.8% au cours du deuxième trimestre de 1986 par rapport au deuxième trimestre de 1985. p. 10

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, January  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, janvier 1987

	January 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Janvier	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
Operational statistics	'000		'000		Statistiques des opérations
Unit toll and charter services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,500	1.6	1,500	1.6	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	363	2.0	363	2.0	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,863	1.6	1,863	1.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	2 815 083	6.5	2 815 083	6.5	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	1 063 534	-4.8	1 063 534	-4.8	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 878 617	3.1	3 878 617	3.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 474 677	1.3	4 474 677	1.3	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	1 284 623	-12.9	1 284 623	-12.9	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 759 300	-2.2	5 759 300	-2.2	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	62.9	...	62.9	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	82.8	...	82.8	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	67.3	...	67.3	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	77 246	-1.6	77 246	-1.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 037	69.6	7 037	69.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	84 283	2.0	84 283	2.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	62	- -	62	- -	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	289 797	-2.1	289 797	-2.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Financial Statistics	\$'000		\$'000		Statistiques financières
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	299,844	5.5	299,844	5.5	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	48,312	-6.2	48,312	-6.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	361,188	0.9	361,188	0.9	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	354,268	-13.4	354,268	-13.4	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	19,443	7.6	19,443	7.6	Total des frais d'intérêt



A comparison of the Level I figures for January 1987 over January 1986 shows that, passenger-kilometres, hours flown and goods tonne-kilometres increased by 1.6%, 3.1% and 2.0% respectively.

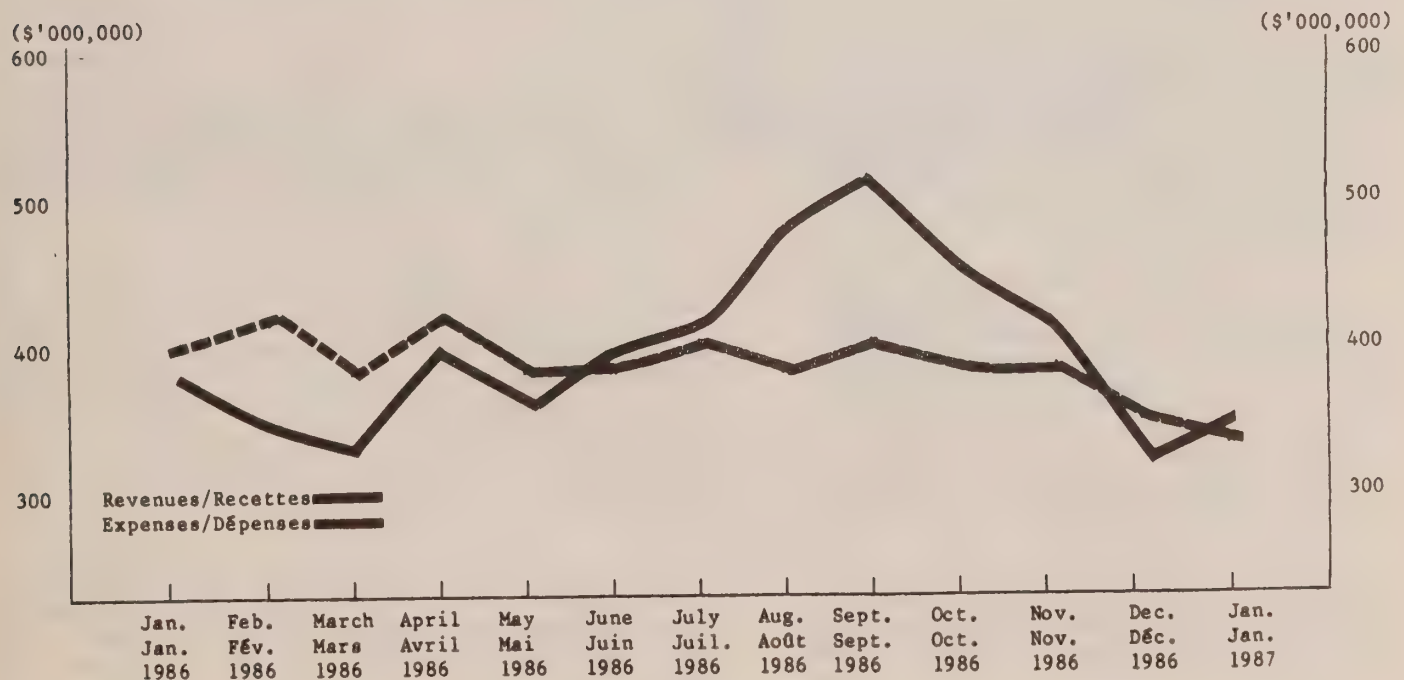
The amount of turbo fuel consumed in January 1987 has shown a decrease of 2.1% over January 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year, generally the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. This cyclical relationship can be seen below.

In January 1987, the operating expenses of the Level I Air Carriers exceeded the operating revenues which resulted in an operating income of 6.9 million dollars.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from January 1986 to January 1987.



Une comparaison des chiffres pour le premier mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que, les passagers-kilomètres, les heures de vol et les tonnes-kilomètres de marchandises enregistrés ont augmenté de 1.6%, 3.1% et 2.0% respectivement.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée durant le premier mois de 1987 représente une baisse de 2.1% comparativement à la même période en 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. En général, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. Cette relation cyclique est illustrée ci-dessous.

En janvier 1987, les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I ont dépassé les recettes d'exploitation générant ainsi un revenu d'exploitation de 6.9 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de janvier 1986 à janvier 1987.

Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. D. Chapman (819-997-6192).

Niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, 1986 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, 1986 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Annual 1986	% Change Annual 1986/1985 Variation en % Annuel	Itinerant Movements 1986 Mouvements itinérants	Local Movements 1986 Mouvements locaux
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Annuel			
1	Lester B. Pearson International ONT	301,352	6.4	301,087	265
2	Vancouver International BC - CB	278,848	18.4	278,838	10
3	Toronto Island ONT	182,276	21.0	81,971	100,305
4	Calgary International ALTA-ALB	178,873	-6.9	147,756	31,117
5	Victoria International BC-CB	175,488	10.2	115,116	60,372
6	St. Hubert QUE	165,490	-2.4	60,015	105,475
7	Ottawa International ONT	161,102	-2.4	109,633	51,469
8	Montréal International QUE	159,743	4.5	159,585	158
9	Buttonville ONT	150,122	7.2	63,158	86,964
10	Winnipeg MAN	144,979	-1.7	101,313	43,666
11	Edmonton Municipal ALTA - ALB	126,227	-4.4	122,261	3,966
12	Abbotsford BC-CB	123,439	23.5	52,210	71,229
13	Boundary Bay BC-CB	119,108	14.2	45,956	73,152
14	Springbank ALTA-ALB	116,818	-7.0	34,888	81,930
15	Québec QUE	111,432	-4.0	74,520	36,912
16	Hamilton City ONT	111,354	2.6	37,996	73,358
17	Langley BC - CB	108,882	7.5	36,618	72,264
18	London ONT	101,490	11.3	50,127	51,363
19	Pitt Meadows BC - CB	96,427	21.7	38,220	58,207
20	St. Honoré QUE	96,194	8.5	24,997	71,197
21	Thunder Bay ONT	95,230	-6.8	49,916	45,314
22	Saskatoon SASK	92,727	-7.6	53,377	39,350
23	St. Andrews MAN	92,722	-4.9	24,806	67,916
24	Villeneuve ALTA - ALB	92,400	6.3	22,345	70,055
25	Oshawa ONT	87,530	6.1	37,991	49,539
	Total of above airports/Aéroports ci-dessus	3,470,253	4.8	2,124,700	1,345,553
	Total - Transport Canada Towers (61)/	5,200,796	5.3	3,144,677	2,056,119
	Total - Tours de Transports Canada (61)				

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 5.3% in total movements during 1986, from 4,938,282 (1985) to 5,200,796 (1986).

Total aircraft movements at tower controlled airports had shown a steady decline from the peak of 7,200,615 movements reached in 1979 to the 4,938,282 movements recorded in 1985. Thus, 1986 represents the first increase in seven years (see Figure 2.1 - page 5). Itinerant movements increased by 3.8% or 114,059 movements, the third consecutive annual increase. Local movements increased by 7.8% or 148,455 movements, marking the first annual increase since 1980.

Lester B. Pearson International was the most active airport for the fourth consecutive year. Toronto Island, ranked eighth in 1985, recorded a 21.0% increase in movements in 1986 to become the third busiest airport in Canada.

For further information please contact Mr. R. Lund (819-997-6177).

Le nombre de mouvements rapporté pour les 61 aéroports de Transports Canada enregistrait une augmentation de 5.3%, passant de 4,938,282 mouvements en 1985 à 5,200,796 mouvements en 1986.

Le total des mouvements aux aéroports avec tour de contrôle a subi un déclin continu depuis le sommet de 7,200,615 mouvements obtenu en 1979 au 4,938,282 mouvements rapporté en 1985. Alors, l'année 1986 représente la première augmentation en sept ans (voir tableau 2.1 page 5). Les mouvements itinérants ont augmenté de 3.8% ou 114,059 mouvements, la troisième augmentation annuel consécutive. Les mouvements locaux ont monté de 7.8% ou 148,455 mouvements, marquant la première hausse annuel depuis 1980.

L'aéroport international de Lester B. Pearson fut la plus achalandé pour la quatrième année consécutive. Toronto Island qui était en huitième position en 1985, a enregistré une hausse de 21.0% pour 1986 accaparant ainsi la troisième position des aéroports les plus fréquentés au Canada.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



FIGURE 2.1

TOTAL AIRCRAFT MOVEMENTS BY CLASS OF OPERATION  
AT AIRPORTS WITH TRANSPORT CANADA AIR TRAFFIC  
CONTROL TOWERS, 1977-86

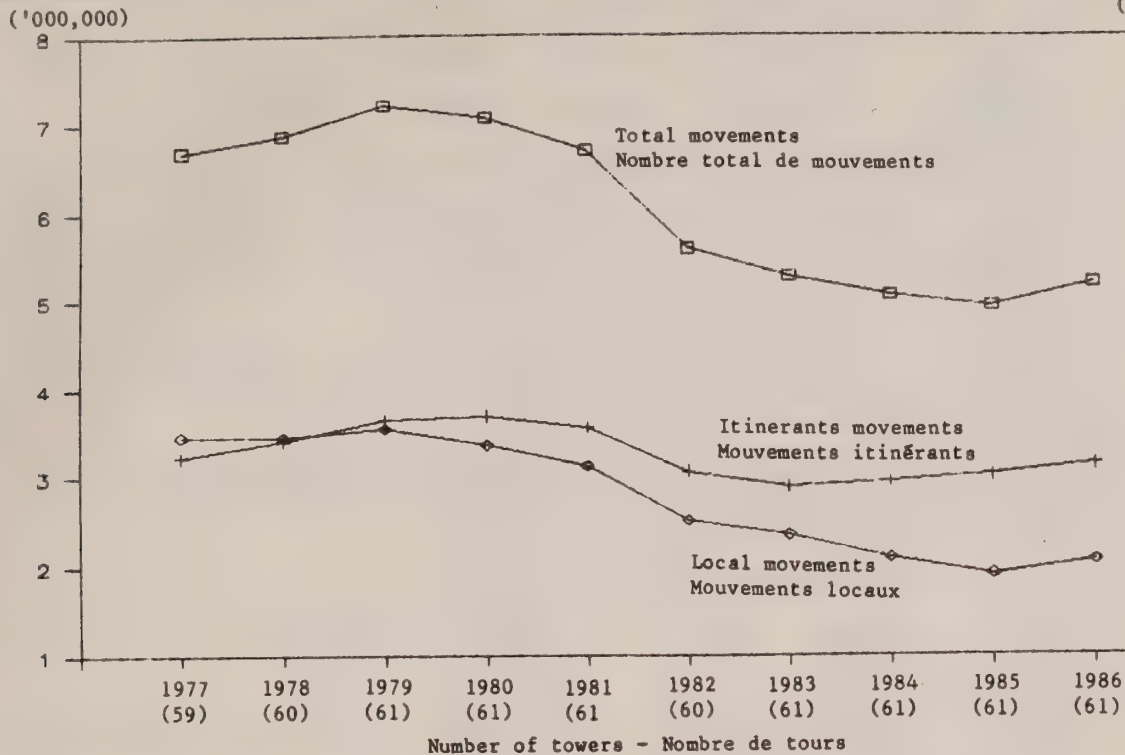


FIGURE 2.1

MOUVEMENTS TOTAUX D'APPAREILS SELON LA CLASSE D'EXPLOITA-  
TION DANS LES AÉROPORTS DOTÉS D'UNE TOUR DE CONTRÔLE DE  
TRANSPORTS CANADA, 1977-86

( '000,000 )

FIGURE 2.2

TOTAL AIRCRAFT MOVEMENTS AT AIRPORTS WITH  
TRANSPORT CANADA AIR TRAFFIC CONTROL TOWERS:  
JANUARY-DECEMBER 1985-86

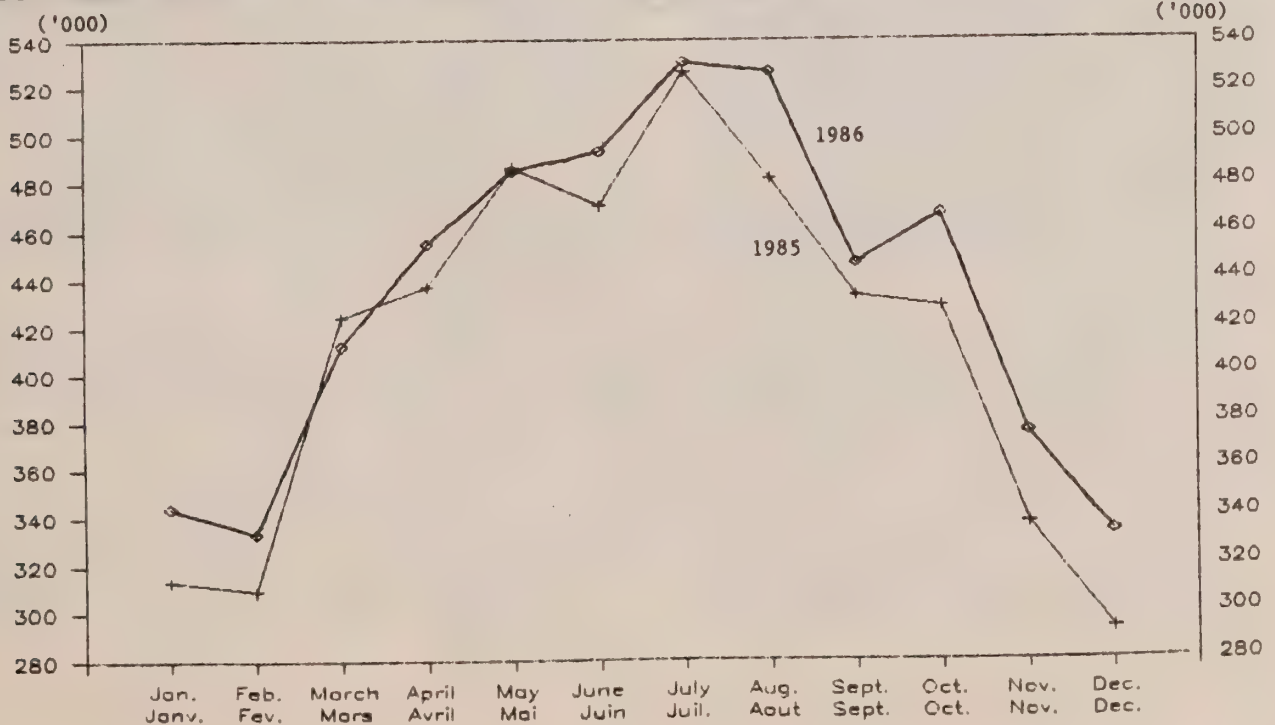


FIGURE 2.2

MOUVEMENTS TOTAUX D'APPAREILS DANS LES AÉROPORTS DOTÉS  
D'UNE TOUR DE CONTRÔLE DE TRANSPORTS CANADA: JANVIER-  
DÉCEMBRE, 1985-86

( '000 )

TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region, Fourth Quarter 1985 and Previous Year (Preliminary).

Region	Fourth Quarter 1986	Fourth Quarter 1985	Jan.-Dec. 1986	Jan.-Dec. 1985	% Change Jan.-Dec. 1986/1985	Région
	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Jan.-déc.	Jan.-déc.	Variation en % Jan.-déc.	
Africa(1)	-	1,114	6,987	2,194	...	Afrique(1)
Asia(2)	-	9	159	1,629	...	Asie(2)
Europe(3)	82,231	92,677	903,692	1,062,204	-14.9	Europe(3)
Pacific(4)	189	43	445	50	...	Pacifique(4)
Southern(5)	241,608	192,974	1,047,462	917,474	14.2	Sud(5)
United States(6)	387,587	402,948	1,597,623	1,746,440	-8.5	États-Unis(6)
Total	711,615	689,765	3,556,368	3,729,991	-4.7	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia).
- (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).
- (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).
- (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).
- (5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands - Mexico, Central America and South America).
- (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

Preliminary 1986 figures for the air charter industry indicate that international passenger traffic decreased for the first time in at least five years. International traffic in to or out of Pearson International also recorded a decrease of 11,244 fewer passengers (-0.6%) relative to 1985 figures.

The decrease in traffic is largely due to changes in services offered by Wardair. Wardair went from being a primary charter carrier to one which offers both charter and scheduled services.

The 14.2% increase in traffic to the South can be explained by the continued growth of relatively new vacation destinations. The most marked increases were to Columbia, the Dominican Republic, the Turks and Caicos Islands and Venezuela.

The in-house quarterly report for the fourth quarter of 1986, which replaces Catalogue No. 51-003, is available upon request (\$40.00 per quarter). The annual 1986 edition of Air Charter Statistics - Catalogue No. 51-207 - will be available in May, 1986. For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Quatrième trimestre 1985 et année précédente (Provisaires).

Région	Jan.-Dec. 1986	Jan.-Dec. 1985	% Change Jan.-Dec. 1986/1985	Région
	Jan.-déc.	Jan.-déc.	Variation en % Jan.-déc.	
(1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie).	6,987	2,194	...	(1) Afrique(1)
(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).	159	1,629	...	(2) Asie(2)
(3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).	903,692	1,062,204	-14.9	(3) Europe(3)
(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, La Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).	445	50	...	(4) Pacifique(4)
(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine - le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).	1,047,462	917,474	14.2	(5) Sud(5)
(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).	1,597,623	1,746,440	-8.5	(6) États-Unis(6)
Total	3,556,368	3,729,991	-4.7	Total

Les données provisoires de 1986 pour l'industrie des affrètements aériens montrent une diminution des passagers voyageant sur des affrètements internationaux; une première depuis au moins cinq ans. De même, le trafic international entrant/sortant de l'aéroport international Lester B. Pearson enregistrerait une baisse de 11,244 passagers (-0.6%) comparativement aux données de 1985.

Ces baisses de trafic sont principalement dues aux changements apportés aux services offerts par Wardair. Wardair opérait principalement des services affrétés; maintenant Wardair offre des services affrétés ainsi que des services à horaire fixe.

L'augmentation (14.2%) de trafic vers le sud s'explique par le développement constant de nouveaux sites de vacances. Les augmentations principales se produisaient aux endroits suivants: la Colombie, la République dominicaine, les îles Turc et Caicos et le Vénézuéla.

Le rapport interne du quatrième trimestre de 1986 (ancien catalogue no. 51-003) est disponible sur demande (\$40.00 par trimestre). Les statistiques des affrètements aériens, édition annuelle 1986, catalogue no. 51-207, sera disponible au courant du mois de mai 1986. Pour plus d'informations, veuillez contacter M. M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 4.

Scheduled Services - Total Enplaned Plus  
Deplaned Passengers at Major Canadian Air-  
ports, April, May, June and Second Quarter  
1986 - (Preliminary Data)

Airports	April	May	June	Second Quarter	% Change
-	1986	1986	1986	1986	Second Quarter
Aéroports	Avril	Mai	Juin	Deuxième trimestre	Variation en % Deuxième trimestre
Calgary International ALTA - ALB	280,521	319,074	363,616	963,211	1.7
Charlottetown PEI - IPE	10,484	11,914	14,254	36,652	-7.7
Edmonton International ALTA - ALB	142,434	172,576	192,044	507,054	10.9
Edmonton Municipal ALTA - ALB	59,609	58,283	60,684	178,576	-10.1
Fort St. John BC - CB	10,248	10,493	11,458	32,199	-11.7
Fredericton NB	12,549	14,123	13,917	40,589	-18.8
Gander International NFLD - TN	9,130	8,377	9,661	27,168	-18.6
Halifax International NS - NE	131,303	150,540	155,939	437,782	-2.0
Kamloops BC - CB	9,122	8,406	8,433	25,961	-35.4
Kelowna BC - CB	29,041	31,171	32,259	92,471	-7.8
Lester B. Pearson International ONT	1,179,005	1,340,068	1,397,993	3,917,066	11.7
Mirabel International QUE	100,013	117,147	132,510	349,670	8.7
Moncton NB	16,243	16,602	17,698	50,543	-13.3
Montréal International QUE	450,787	474,476	470,302	1,395,565	-2.0
Ottawa International ONT	156,640	181,727	176,275	514,662	-2.2
Prince George BC - CB	18,135	19,322	18,163	55,620	-3.2
Québec QUE	39,614	46,530	43,235	129,379	-9.6
Regina SASK	47,382	49,685	55,549	152,616	-
Saint John NB	16,471	17,355	16,008	49,834	-8.2
Saskatoon SASK	43,597	48,853	53,524	145,974	2.4
Sault Ste. Marie ONT	16,628	16,180	15,338	48,146	3.2
Sept Iles QUE	10,741	11,163	12,628	34,532	-13.5
St. John's NFLD - TN	38,820	44,878	48,435	132,133	-6.2
Sudbury ONT	10,954	11,768	11,148	33,870	-1.3
Sydney NS - NE	10,686	10,957	11,776	33,419	-9.9
Thunder Bay ONT	32,979	36,409	37,798	107,186	-2.8
Vancouver International BC - CB	482,564	690,587	767,900	1,941,051	24.9
Victoria International BC - CB	11,653	11,294	10,958	33,905	-62.1
Windsor ONT	19,342	21,226	22,418	62,986	7.4
Winnipeg International MAN	162,117	191,114	214,905	568,136	7.1
Total for above Airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,558,632	4,142,298	4,396,826	12,097,756	6.3

Preliminary airport activity data indicate that 12.1 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the top 30 Canadian airports during the second quarter of 1986, increasing by 6.3% from the second quarter of 1985.

Despite this increase for the top thirty airports, 20 showed decreases in passenger traffic during the second quarter of 1986 compared to the previous year. The decreases ranged from -1.3% at Sudbury to -62.1% at Victoria International. The large percentage decreases in passenger volumes recorded at Victoria International and Kamloops are largely due to the termination of Pacific Western Airlines' subcontracts with Time Air and Northern Thunderbird.

The opening of EXPO 86 in May 1986 explains the substantial increase in traffic recorded at Vancouver International.

For additional information, contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 4.

Services à horaire fixe - passagers totaux embarqués et  
débarqués aux principaux aéroports canadiens, avril, mai,  
juin et deuxième trimestre 1986 - (Données provisoires)

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre total de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux trente principaux aéroports canadiens, totalisait 12.1 millions au deuxième trimestre de 1986; une hausse de 6.3% par rapport au deuxième trimestre de 1985.

Malgré cette hausse aux trente principaux aéroports, vingt d'entre eux ont montré des baisses de trafic de passagers au deuxième trimestre de 1986 comparativement à l'année précédente. Les baisses s'échelonnaient de -1.3% à Sudbury à -62.1% à l'aéroport international de Victoria. Les grandes baisses du volume de passagers enregistrés à l'aéroport international de Victoria et à Kamloops pour le deuxième trimestre 1986 par rapport à 1985, sont dues à la fin des sous-contrats de Pacific Western Airlines avec Time Air et Northern Thunderbird.

L'ouverture d'EXPO 86 en mai 1986 explique l'augmentation accrue de trafic à l'aéroport international de Vancouver.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1986.

Rank	City Pair	3rd Qtr.	3rd Qtr.	Jan.-Sept.	Jan.-Sept.	% Change
		1986	1985	1986	1985	Jan.-Sept. 1986/1985
Rang	Paire de villes	3ième trim.	3ième trim.	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation en % Jan.-sept.
1	Toronto - Vancouver	289,700	129,600	629,000	346,620	81.5
2	Montréal - Toronto	278,930	272,240	915,600	870,000	5.2
3	Calgary - Vancouver	148,120	112,920	377,000	317,090	18.9
4	Ottawa - Toronto	134,140	131,060	465,510	463,560	0.4
5	Calgary - Toronto	127,960	113,950	319,440	297,790	7.3
6	Edmonton - Vancouver	121,540	88,760	306,880	256,030	19.9
7	Edmonton - Toronto	93,580	75,680	233,090	195,740	19.1
8	Toronto - Winnipeg	90,240	87,200	255,870	233,850	9.4
9	Halifax - Toronto	78,450	70,520	206,860	189,340	9.3
10	Montréal - Vancouver	67,030	46,790	149,900	113,470	32.1
11	Calgary - Edmonton	64,920	73,430	231,350	260,400	-11.2
12	Vancouver - Winnipeg	57,580	48,460	147,790	128,120	15.4
13	Thunder Bay - Toronto	50,970	50,320	154,330	141,630	9.0
14	Ottawa - Vancouver	46,640	29,910	109,030	81,320	34.1
15	St. Johns - Toronto	36,510	32,060	84,750	73,740	14.9
16	Halifax - Montréal	32,000	30,170	89,060	87,800	1.4
17	Kelowna - Vancouver	31,180	32,460	103,790	111,690	-7.1
18	Sault Ste-Marie - Toronto	29,620	29,590	97,370	84,520	15.2
19	Regina - Vancouver	29,300	19,220	67,240	50,870	32.2
20	Calgary - Montréal	29,070	32,200	73,280	79,810	-8.2
21	Calgary - Winnipeg	28,490	28,910	85,430	86,960	-1.8
22	Prince George - Vancouver	28,170	27,150	86,610	84,970	1.9
23	Toronto - Windsor	26,370	24,370	83,660	74,210	12.7
24	Saskatoon - Vancouver	26,340	18,360	63,670	50,040	27.2
25	Québec - Toronto	24,780	23,950	77,150	72,160	6.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,971,630	1,629,280	5,413,660	4,751,730	13.9
Grand Total		3,337,380	3,056,570	9,260,150	8,871,000	4.4

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,337,380, during the third quarter of 1986, up 9.2% compared to the third quarter of 1985.

The success of EXPO 86 last summer brought many travelers to Vancouver. In fact, most of the increase in traffic during the third quarter 1986, compared to the third quarter 1985, was recorded between Vancouver and other Canadian cities. Traffic between Vancouver and Toronto increased from 129,600 passengers, in the third quarter 1985 to 289,700 passengers the same period in 1986, which represents an increase of 123.5%. For the first time, the city-pair Toronto-Vancouver ranked number one, surpassing Montréal-Toronto during this quarter.

For further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - troisième trimestre 1986

Au cours du troisième trimestre de 1986, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,337,380, en hausse de 9.2% par rapport au troisième trimestre de 1985.

Le succès d'EXPO 86 l'été dernier a amené plusieurs voyageurs à Vancouver. En effet, la majeure partie de l'accroissement du trafic au troisième trimestre de 1986 par rapport au troisième trimestre de 1985 fut enregistrée entre Vancouver et les autres villes canadiennes. Le trafic entre Vancouver et Toronto s'accroissait de 123.5% au troisième trimestre de 1986 par rapport à la même période en 1985, le nombre de passagers passant de 129,600 à 289,700. La paire de ville Toronto-Vancouver se classait d'ailleurs au premier rang devant Montréal-Toronto durant ce trimestre, ce qui représente un sans précédent.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).



TABLE 6.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1986.

Rank	City Pair	2nd Qtr. 1986	2nd Qtr. 1985	Jan.-June 1986	Jan.-June 1985	% Change Jan.-June 1986/1985
Rang	Paire de villes	2ième trim.	2ième trim.	Jan.-juin	Jan.-juin	Variation en % Jan.-juin
1	Toronto - New York	201,880	162,020	357,120	293,320	21.8
2	Montréal - New York	131,860	85,400	228,470	156,660	45.8
3	Toronto - Chicago	70,370	64,080	128,670	113,740	13.1
4	Vancouver - Los Angeles	67,760	50,230	105,410	82,100	28.4
5	Vancouver - San Francisco/Oakland	62,880	34,610	85,830	57,480	49.3
6	Toronto - Boston	53,880	47,130	90,880	79,490	14.3
7	Toronto - Los Angeles	47,120	34,180	95,030	74,010	28.4
8	Montréal - Boston	42,230	26,470	74,980	50,930	47.2
9	Toronto - San Francisco/Oakland	34,720	27,400	61,860	50,680	22.1
10	Toronto - Miami	33,170	27,040	82,970	71,470	16.1
11	Montréal - Miami	31,030	29,240	88,520	81,490	8.6
12	Toronto - Washington/Baltimore	26,420	26,340	43,810	44,350	-1.2
13	Montréal - Chicago	26,180	20,840	46,580	37,190	25.2
14	Toronto - Detroit	26,030	22,480	48,360	42,450	13.9
15	Montréal - Washington/Baltimore	24,550	12,340	36,730	21,330	72.2
16	Vancouver - Seattle/Tacoma	23,290	11,600	35,110	20,800	68.8
17	Toronto - Philadelphia	22,700	21,160	38,340	36,380	5.4
18	Toronto - Tampa/St. Petersburg	22,640	24,320	65,430	64,820	0.9
19	Calgary - Los Angeles	20,780	20,170	47,720	43,960	8.6
20	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,750	17,800	37,970	32,900	15.4
21	Montréal - Los Angeles	17,640	13,570	34,550	26,310	31.3
22	Vancouver - New York	16,630	8,640	22,480	13,120	71.3
23	Toronto - Cleveland	16,410	18,350	26,480	31,950	-17.1
24	Toronto - Atlanta	14,440	13,600	27,190	25,620	6.1
25	Vancouver - Hawaii	13,590	14,100	36,150	32,710	10.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,066,950	833,110	1,946,640	1,585,260	22.8
Grand Total		1,957,900	1,671,720	3,692,400	3,261,140	13.2

The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 1,957,900, during the second quarter of 1986, up 17.1% compared to the second quarter of 1985.

The success of EXPO 86 brought many travelers to Vancouver. In fact, most of the increase in traffic during the second quarter of 1986 compared to the second quarter of 1985 was recorded between Vancouver and major American cities. Traffic for the city-pairs Vancouver-Los Angeles, Vancouver-San Francisco/Oakland, Vancouver-Seattle/Tacoma and Vancouver-New York increased by 34.9%, 81.7%, 100.8% and 92.5% respectively.

Other noticeable gains were recorded for the city-pairs Montréal-New York, up 54.4% and Montréal-Washington/Baltimore, up 98.9% from a year earlier. In both cases, a direct service had been introduced. People Express introduced direct service between Montréal and New York in July 1985 and Presidential Airways introduced a direct service between Montréal and Washington/Baltimore in March 1986.

For further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 6.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - deuxième trimestre 1986

Au cours du deuxième trimestre de 1986, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,957,900, en hausse de 17.1% par rapport au deuxième trimestre de 1985.

Le succès d'Expo 86 a incité plusieurs voyageurs à se rendre à Vancouver. En effet la majeure partie de l'accroissement du trafic au deuxième trimestre de 1986, par rapport au deuxième trimestre de 1985 a été enregistrée entre Vancouver et les principales villes américaines. Des accroissements de 34.9%, 81.7%, 100.8% et 92.5% furent enregistrés au cours de ce trimestre pour les paires de villes Vancouver-Los Angeles, Vancouver-San Francisco/Oakland, Vancouver-Seattle/Tacoma et Vancouver-New York respectivement par rapport à la même période en 1985.

D'autres fluctuations importantes ont été observées pour les paires de villes Montréal-New York (54.4%) et Montréal-Washington/Baltimore (98.9%). Dans les deux cas, un service direct a été inauguré. People Express a inauguré un service direct entre Montréal et New York en juillet 1985 et Presidential Airways a inauguré un service direct entre Montréal et Washington/Baltimore en mars 1986.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

## SPECIAL RELEASE

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passenger Traffic, Second Quarter 1986 (Preliminary Data).**

Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by 31.8% in the second quarter 1986 relative to the same period a year earlier. Table 7 provides a sectorial distribution of the traffic. For the second quarter of 1986, domestic intraprovincial operations (which represent 81.0% of the total) increased by 25.3% over the same period a year earlier while domestic interprovincial operations (which represent 13.9% of the total) increased by 135.7% during the same period.

The transborder sector, which had recorded a substantial increase of 122% in 1985 compared to 1984, showed a small decrease of 1.6% in the first six months of 1986 compared to the first six months of 1985.

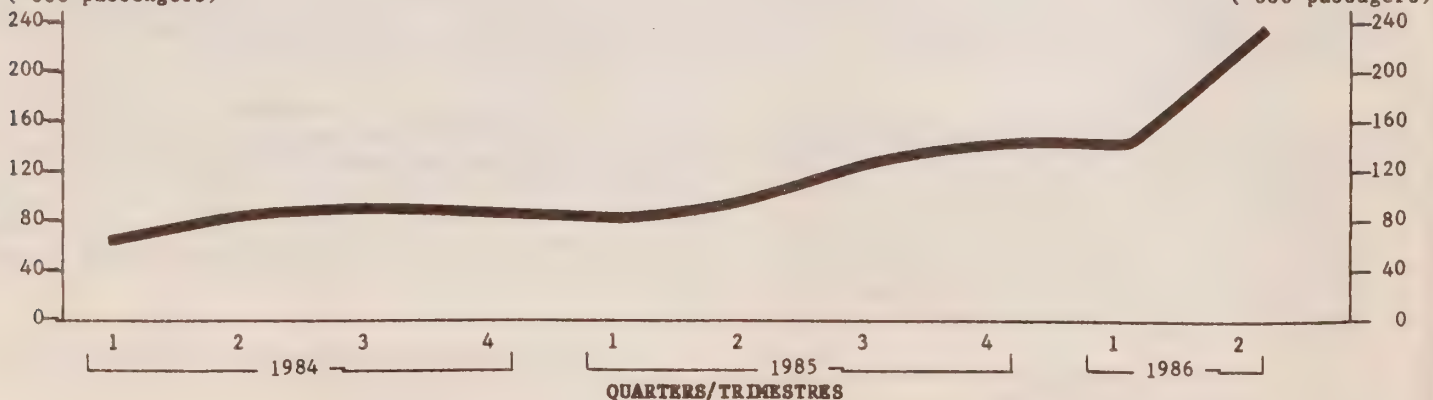
TABLE 7

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passengers by Sector of Operation, Second Quarter 1986 (Preliminary Data).**

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	2nd Qtr. 1986 2ième trim.	2nd Qtr. 1985 2ième trim.	% Change 1986/1985 Variation en %	2nd Qtr. 1986 2ième trim.	2nd Qtr. 1985 2ième trim.	
	('000)	('000)				
Domestic						Intérieur
-Intraprovincial	1,366.1	1,090.4	25.3	81.0	85.2	-intraprovincial
Domestic						Intérieur
-Interprovincial	234.8	99.6	135.7	13.9	7.8	-interprovincial
Transborder/						Transfrontalier/
-International	85.9	89.5	-4.0	5.1	7.0	international
Total	1,686.8	1,279.4	31.8	100.0	100.0	Total

FIGURE 7.1 Interprovincial Traffic

('000 passengers)



## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Trafic des passagers, deuxième trimestre 1986 (données préliminaires).**

Au cours du deuxième trimestre de 1986, le trafic de passagers des services non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 31.8% par rapport à la même période l'année précédente. Le tableau 7 présente une distribution du trafic par secteur. Pour le deuxième trimestre de 1986, les opérations du secteur intérieur intraprovincial (lesquelles représentent 81.0% du total) ont augmenté de 25.3% par rapport à l'année précédente alors que les opérations du secteur intérieur interprovincial (lesquelles constituent 13.9% du total) s'accroissent de 135.7% pendant la même période.

Le secteur transfrontalier qui a connu une croissance substantielle de 122% en 1985 par rapport à 1984, a cependant enregistré une faible baisse de 1.6% pour les six premiers mois de 1986 par rapport à la même période l'année précédente.

TABLEAU 7

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Passagers par secteur d'opération, deuxième trimestre 1986 (données préliminaires).**



The large increase in the interprovincial sector was concentrated within the maritime provinces, and between Ontario and Quebec. City Express' new service between Montréal and Toronto, as well as the entry of Air Atlantic in the maritime market, are significant factors explaining the increase of interprovincial traffic. Figure 7.1 below illustrates the fluctuation of traffic in the interprovincial sector since the first quarter of 1984.

Table 8 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin/destination while Table 9 displays passenger volume for the top 40 sites in passenger traffic during the first quarter of 1986.

TABLE 8

Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Passengers by Province or Territory, Second Quarter 1986 (Preliminary Data).

Province/Territory of Origin/Destination	Total Outbound and Inbound Passengers		% Change 1986/1985 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
	Nombre total de passagers entrant et sortant			
	2nd Qtr. 1986 2ième trim.	2nd Qtr. 1985 2ième trim.		
P.E.I.	2,443	0	-	I.P.E.
NEWFOUNDLAND	39,763	19,214	106.9	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	30,237	2,877	951.0	NOUVELLE-ÉCOSSE
NEW BRUNSWICK	21,321	168	1,259.1	NOUVEAU BRUNSWICK
QUEBEC	140,123	81,535	71.9	QUÉBEC
ONTARIO	521,931	462,549	12.8	ONTARIO
MANITOBA	72,753	59,726	21.8	MANITOBA
SASKATCHEWAN	27,182	28,381	-4.2	SASKATCHEWAN
ALBERTA	164,632	162,333	1.4	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	594,937	395,465	50.4	COLOMBIE BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	3,435	4,877	-29.6	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	67,994	62,281	9.2	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	1,686,751	1,279,406	31.8	TOTAL CANADA

Passenger site summary statistics displayed in the accompanying tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III,IV,V) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2, 9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated. For further information, please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

L'augmentation importante du trafic dans le secteur interprovincial fut enregistrée principalement entre les provinces des maritimes et entre l'Ontario et le Québec. Le nouveau service offert par City Express entre Montréal et Toronto de même que la venue d'Air Atlantic dans le marché des maritimes sont deux facteurs significatifs expliquant le gain du trafic interprovincial. La figure 7.1 illustre les fluctuations du trafic dans le secteur interprovincial depuis le premier trimestre de 1984.

La ventilation des données par province ou territoire d'origine/destination figure au tableau 8, alors que le tableau 9 présente le volume de trafic par site pour les 40 principaux sites quant au volume de passagers pendant le premier trimestre de 1986.

TABLEAU 8

Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Nombre de passagers par province ou territoire, deuxième trimestre 1986 (données préliminaires).

Les tableaux connexes présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III, et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée. Pour des renseignements supplémentaires veuillez communiquer avec Mme. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 9

Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, Second Quarter 1986  
(Preliminary Data).

TABLEAU 9

Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Données sommaires par site, deuxième trimestre 1986 (données préliminaires).

Rank Rang	Site	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1986/1985 Variation en %
		2nd Qtr./2ième trim. 1986	2nd Qtr./2ième trim. 1985	
9	Calgary, ALTA-ALB(1)	33,690	33,608	0.2
20	Campbell River, BC-CB	16,427	8,686	89.1
32	Castlegar, BC-CB	10,009	4,355	129.8
36	Comox, BC-CB	8,397	7,646	9.8
8	Edmonton, ALTA-ALB(3)	45,672	44,708	2.2
38	Frobisher Bay, N.W.T.-T.N.O.	7,647	5,800	31.8
21	Grande Prairie, ALTA-ALB	17,564	17,239	1.9
10	Halifax, N.S.-N.E.(1)	28,130	2,536	1,009.2
20	Kamloops, BC-CB	17,796	2,007	786.7
17	Kelowna, BC-CB	21,514	5,453	294.5
39	Inuvik, N.W.T.-T.N.O.	7,586	8,146	-6.9
14	Lethbridge, ALTA-ALB	25,228	24,176	4.4
7	London, ONT.	46,449	49,596	-6.3
27	Medicine Hat, ALTA-ALB	11,723	11,697	0.2
31	Moncton, NB	10,046	-	-
6	Montréal, QUÉ.(4)	64,395	28,846	123.2
16	Nanaimo, BC-CB(5)	22,999	30,195	-23.8
4	Ottawa, ONT.(1)	86,169	78,222	10.2
37	Peace River, ALTA-ALB	7,839	7,981	-1.8
34	Powell River, BC-CB	9,373	6,637	4.1
40	Port Hardy, BC-CB	7,386	7,579	-2.5
26	Prince Rupert, BC-CB	12,181	11,339	7.4
13	Québec, QUÉ.	25,653	8,750	193.2
35	Regina, SASK.(6)	9,237	9,864	-6.4
30	Sarnia, ONT.	10,450	13,705	-23.8
28	Saskatoon, SASK.(6)	11,577	11,214	3.2
24	Sault Ste. Marie, ONT.	12,299	5,104	141.0
33	Sioux Lookout, ONT.	9,426	8,148	15.7
25	St. John's, NFLD-TN	12,197	3,966	207.5
18	Sudbury, ONT.	19,578	17,905	9.3
29	Thompson, MAN.	10,687	7,497	42.6
12	Thunder Bay, ONT.	25,770	14,667	75.7
19	Timmins, ONT.	18,928	18,616	1.7
5	Toronto Island, ONT.	76,358	37,117	105.7
3	Toronto, ONT.(1)	114,303	116,085	-1.5
1	Vancouver, BC-CB(1)	243,645	146,393	66.4
15	Vancouver Harbour, BC-CB	24,415	24,513	-0.4
2	Victoria, BC-CB(2)	154,861	94,292	64.2
11	Winnipeg, MAN.(1)	26,329	21,284	23.7
23	Yellowknife, NWT-TNO	14,395	10,206	41.0
TOTAL ABOVE AIRPORTS				
TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS		1,338,328	965,778	38.6
OTHERS/AUTRES				
GRAND TOTAL		1,686,751	1,279,406	31.8

1. Data are for international airport at respective site.
2. Victoria includes Victoria International and Victoria Harbour.
3. Data are for Edmonton Municipal airport.
4. Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International.
5. Nanaimo includes Nanaimo Harbour and Nanaimo Cassidy.
6. Data for Regina and Saskatoon exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service is reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services.

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Victoria comprend Victoria International et Victoria Harbour.
3. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton.
4. Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel.
5. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour et Nanaimo Cassidy.
6. Les données pour Régina et Saskatoon excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service est rapporté dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux).



## PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Water Transportation, A., Bil.
- 54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual    M. - Monthly    Q. - Quarterly  
W. - Weekly    Bil. - Bilingual  
O. - Occasional

### Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

## DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel    M. - Mensuel    T. - Trimestriel  
H. - Hebdomadaire    Bil. - Bilingue  
H.S. - Hors série

### Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 4

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### SPECIAL REVIEW: FARE BASIS STATISTICS

A review of air passengers discount fare utilization in Canada based on January-June 1986 preliminary estimates.

### HIGHLIGHTS

- Preliminary data reported by five major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines, Nordair and Eastern Provincial Airways indicate that 55.6% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first two quarters of 1986, up from 50.1% for the corresponding period in 1985. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 61.3% of total volume in 1986, up from 56.8% in 1985.
- Long-haul services in the domestic southern sector showed the highest rate of discount fare utilization: 64.1% of passengers in this traffic category travelled on a discount fare during the first two quarters of 1986.
- During the first and second quarters of 1986, the passengers carried on domestic scheduled services paid an average fare of \$122 and \$133, respectively. In the first quarter of 1986, a decrease of 0.5% in the average fare was noted over the same period a year earlier while the second quarter figure showed an increase of 2.8% over the corresponding period in 1985. Passengers who benefitted from discount fares paid an average discount fare of \$92 in the first quarter of 1986 (a decline of 3.4% from 1985) and of \$107 in the second quarter of 1986 (an increase of 1.8% over 1985).
- In the second quarter of 1986, in the southern sector, the average discount fares rose 8.6% over the same quarter a year earlier to reach \$105. In the northern sector, the average discount fares increased by 10.0% in the second quarter of 1986 over 1985, to reach a peak of \$132. This marks the sixth consecutive quarterly increase.

Vol. 19, N° 4

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### REVUE SPÉCIALE: STATISTIQUES SUR LA BASE TARIFAIRE

Une revue de l'utilisation de tarifs réduits par les passagers aériens voyageant au Canada, basée sur des estimations préliminaires pour la période janvier à juin 1986.

### POINTS SAILLANTS

- Selon les données fournies par cinq transporteurs aériens canadiens principaux (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines, Nordair et Eastern Provincial Airways), 55.6% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1986, en regard de 50.1% pour la période correspondante en 1985. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 61.3% du volume total en 1986, comparativement à 56.8% en 1985.
- Les passagers voyageant dans le secteur intérieur sud sur les services long-courriers ont montré le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits: 64.1% des passagers dans cette catégorie de trafic ont profité d'un tarif réduit au cours des deux premiers trimestres de 1986.
- Au cours des premier et deuxième trimestres de 1986, les passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont payé des tarifs moyens respectifs de \$122 et \$133. Durant le premier trimestre de 1986, une baisse de 0.5% dans les tarifs moyens a été observée par rapport à la même période une année plus tôt. Au cours du deuxième trimestre, on note une hausse de 2.8% par rapport à la période correspondante en 1985. Les passagers qui ont profité des tarifs à rabais, ont payé un tarif réduit moyen de \$92 au cours du premier trimestre de 1986 (soit une diminution de 3.4% par rapport à 1985) et de \$107 au cours du second trimestre de 1986 (soit une hausse de 1.8% par rapport à 1985).
- Au cours du second trimestre de 1986, les tarifs réduits moyens dans le secteur sud ont augmenté de 8.6% comparativement au même trimestre une année plus tôt et ont atteint \$105. Dans le secteur nord, les tarifs moyens de ce type ont atteint un sommet de \$132 au cours du deuxième trimestre de 1986, soit une hausse de 10.0% en regard de 1985. Il s'agit de la sixième augmentation trimestrielle consécutive.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April, 1987

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril, 1987

**Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics - January-June 1986  
(Preliminary Estimates)**

This review presents preliminary estimates for the first two quarters of 1986 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.<sup>1</sup> Part I provides quarterly and year-to-date (January-June) estimates by fare type and traffic category. Part II focuses specifically on the use of discount fares and provides a comparison with the corresponding period in 1985. Part III illustrates quarterly trends for the period 1983-1986 in the utilization of discounted air fares. Part IV shows quarterly trends in average fares for both the "regulated" and "deregulated" zones.

**I. Estimates**

While a new legislative and policy framework in the air transport industry is being shaped, it is possible to discern that the initial impact of the policy revisions has led in the short-term to the widespread use of discount fares in Canada.

Indeed, preliminary estimates indicate that in terms of passengers carried on domestic scheduled services, 55.6% travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1986, up from 50.1% in 1985.<sup>2</sup> In 1983, for the corresponding period, 41.1% of the travellers flew on discount fares.

A series of tables on the most recent detailed estimates (January-June 1986) on fare type utilization and an indication of the statistical significance of year-to-date differences are provided in this section.

Table 1 (p. 3) displays total quarterly volume estimates and percentage distribution of passengers by fare type and traffic category. Table 2 (p. 4) reports fare type utilization in terms of passenger-kilometres.

The comparison of estimates over different periods of time also requires that the reliability of the estimates be taken into account. Table 3 (p. 5) indicates the level of significance of the difference between 1985 and 1986 estimates.

**Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - janvier-juin 1986  
(estimations préliminaires)**

Cette revue présente des estimations préliminaires pour les deux premiers trimestres de 1986 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.<sup>1</sup> La première partie présente des estimations trimestrielles et cumulatives (janvier-juin) par groupe tarifaire et catégorie de trafic. La deuxième partie établit une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1985 et 1986 pour la période de janvier à juin. La troisième partie illustre les tendances trimestrielles pour la période 1983-1986 dans l'utilisation des tarifs aériens réduits. La quatrième partie montre les tendances trimestrielles des tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée".

**I. Estimations**

Alors qu'un nouveau cadre législatif et politique dans l'industrie du transport aérien est en cours d'élaboration, il est possible de discerner que les premières conséquences des révisions à la politique aérienne canadienne se sont traduites dans le court-terme par la généralisation des tarifs réduits.

En effet, selon les estimations préliminaires, 55.6% des passagers transportés par les services aériens intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1986, en regard de 50.1% en 1985.<sup>2</sup> En 1983, pour la période correspondante, 41.1% des passagers ont payé des tarifs réduits.

Cette section présente une série de tableaux sur les estimations les plus récentes (janvier-juin 1986) sur la répartition tarifaire des passagers et fournit une indication de la signification statistique des écarts par rapport à l'année précédente.

Au tableau 1 (p. 3) figurent les estimations sur le volume ainsi que la répartition procentuelle des passagers par groupe tarifaire et catégorie de trafic. Le tableau 2 (p. 4) présente l'utilisation des tarifs en termes de passagers-kilomètres.

Il importe de noter que, pour effectuer la comparaison des estimations entre différentes périodes, on doit tenir compte de la fiabilité des estimations. Le tableau 3 (p. 5) indique le niveau de signification des différences entre les estimations de 1985 et 1986.

(See Explanatory Notes at end of text.)

(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



TABLE 1.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers  
Domestic Passengers: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category  
January-June 1986 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 1.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - services réguliers, transporteurs de niveau I  
Passagers secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic  
Janvier-juin 1986 (données préliminaires).

	PASSENGERS PASSAGERS  000'S	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE %			
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
<u>TOTAL DOMESTIC</u>					<u>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</u>
First Quarter	3,569.9	42.4	54.8	2.7	Premier trimestre
Second Quarter	3,955.8	40.4	56.4	3.3	Deuxième trimestre
Year-to-Date	7,525.7	41.3	55.6	3.0	Année à ce jour
<u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u>					<u>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</u>
First Quarter	3,388.3	41.6	55.6	2.8	Premier trimestre
Second Quarter	3,777.3	39.5	57.1	3.4	Deuxième trimestre
Year-to-Date	7,165.6	40.5	56.4	3.1	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</u>
First Quarter	1,858.1	48.2	49.0	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	1,884.7	47.1	49.6	3.4	Deuxième trimestre
Year-to-Date	3,742.8	47.6	49.3	3.1	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</u>
First Quarter	1,530.2	33.7	63.6	2.7	Premier trimestre
Second Quarter	1,892.6	32.1	64.5	3.4	Deuxième trimestre
Year-to-Date	3,422.8	32.8	64.1	3.1	Année à ce jour
<u>NORTHERN SERVICES</u>					<u>SERVICES SECTEUR NORD</u>
First Quarter	181.7	57.5	41.0	1.5*	Premier trimestre
Second Quarter	178.5	57.5	41.3	1.3*	Deuxième trimestre
Year-to-Date	360.2	57.5	41.1	1.4*	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 20; estimates marked with an "\*" should be used with some caution.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 20; les estimations mises en évidence par un "\*" devraient être utilisées avec circonspection.

. Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 2.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers  
Domestic Passenger-Kilometres: Distribution by Fare Type, Group & Traffic Category  
January-June 1986 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 2.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Services réguliers, transporteurs de niveau I  
Passagers-kilomètres secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic  
Janvier-juin 1986 (données préliminaires).

	PASSENGER-KILOMETRES PASSAGERS-KILOMÈTRES 000 000'S	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE %			
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
<u>TOTAL DOMESTIC</u>					<u>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</u>
First Quarter	3,911.5	37.0	60.1	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,787.3	34.3	62.2	3.5	Deuxième trimestre
Year-to-Date	8,698.8	35.5	61.3	3.2	Année à ce jour
<u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u>					<u>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</u>
First Quarter	3,744.0	36.2	60.9	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,616.2	33.6	62.9	3.6	Deuxième trimestre
Year-to-Date	8,360.2	34.8	62.0	3.3	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</u>
First Quarter	838.6	46.3	50.7	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	867.7	45.2	51.3	3.4	Deuxième trimestre
Year-to-Date	1,706.3	45.8	51.0	3.2	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</u>
First Quarter	2,905.4	33.3	63.8	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	3,748.5	30.9	65.5	3.6	Deuxième trimestre
Year-to-Date	6,653.9	31.9	64.8	3.3	Année à ce jour
<u>NORTHERN SERVICES</u>					<u>SERVICES SECTEUR NORD</u>
First Quarter	167.5	55.0	43.2	1.8*	Premier trimestre
Second Quarter	171.1	54.1	44.5	1.4*	Deuxième trimestre
Year-to-Date	338.6	54.5	43.9	1.6*	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 20; estimates marked with an "\*" should be used with some caution.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 20; les estimations mises en évidence par un "\*" devraient être utilisées avec circonspection.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



TABLE 3.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Discount Carriage  
January-June 1985, 1986 (Preliminary Estimates)  
Significance of Differences Between Proportions

TABLEAU 3.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Trafic utilisant des tarifs réduits  
Janvier-juin 1985, 1986 (données préliminaires)  
Signification des différences entre les proportions

PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE					POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				
PASSENGERS . PASSAGERS					PASSENGER- . PASSAGERS- KILOMETRES KILOMÈTRES				
SIGNIFICANCE					SIGNIFICANCE				
1985	1986	SIGNIFICATION			1985	1986	SIGNIFICATION		
<u>TOTAL DOMESTIC</u>					<u>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</u>				
First Quarter	49.3	54.8	.		55.3	60.1			Premier trimestre
Second Quarter	50.7	56.4	&&	**	58.0	62.2	&&	**	Deuxième trimestre
Year-to-Date	50.1	55.6	&&	**	56.8	61.3	&&	**	Année à ce jour
<u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u>					<u>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</u>				
First Quarter	50.1	55.6			56.1	60.9			Premier trimestre
Second Quarter	51.3	57.1	&&	**	58.7	62.9	&&	**	Deuxième trimestre
Year-to-Date	50.8	56.4	&&	**	57.5	62.0	&&	**	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</u>				
First Quarter	43.9	49.0			45.5	50.7			Premier trimestre
Second Quarter	42.8	49.6	&&	**	44.8	51.3	&&	**	Deuxième trimestre
Year-to-Date	43.3	49.3	&&	**	45.1	51.0	&&	**	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</u>				
First Quarter	58.1	63.6		*	59.3	63.8			Premier trimestre
Second Quarter	61.1	64.5	&&	**	62.3	65.5	&&	**	Deuxième trimestre
Year-to-Date	59.8	64.1	&&	**	61.0	64.8	&&	**	Année à ce jour
<u>NORTHERN SERVICES</u>					<u>SERVICES SECTEUR NORD</u>				
First Quarter	36.2	41.0			38.6	43.2		*	Premier trimestre
Second Quarter	39.3	41.3			41.4	44.5			Deuxième trimestre
Year-to-Date	37.8	41.1	&	*	40.1	43.9	&	**	Année à ce jour

The significance of the difference between proportions (P) at time (t) and a previous period (t-1) was tested for both absolute and relative differences. The test statistic (z) is defined by the equations  $z = P_t - P_{t-1}$  and  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  for absolute and relative

differences, respectively. In both cases, the null hypothesis being tested is  $z = 0$ . Assuming a normal distribution of z, the difference between proportions is determined to be significant at either the 95% or the 90% confidence level. Results are displayed according to the legend below; a blank indicates that the difference between proportions is not considered significant.

## legend

difference:	confidence level	90%	95%	niveau de confiance	différence
	absolute	*	**	absolute	
	relative	&	&&	relative	

## légende

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P) pour la période (t) et une période précédente (t-1) à un test statistique pour les différences absolues et relatives. La statistique (z) se définit par les équations  $z = P_t - P_{t-1}$  et  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  pour les différences absolues

et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test de l'hypothèse nulle est  $z = 0$ . Sous l'hypothèse d'une répartition normale de la statistique z, la différence entre les proportions est vérifiée pour un niveau de signification de 95% et de 90%. Les résultats sont présentés selon la légende indiquée ci-dessous; les différences qui ne sont pas significatives sont indiquées par un espace.

## II. Discount Fare Utilization

The charts presented below highlight January to June 1986 trends in the use of discount fares on domestic scheduled services. The results are presented in terms of passengers and passenger-kilometres.

Figure I.1 reveals that in terms of passengers carried on domestic scheduled services, 55.6% travelled on a fare involving some form of discount relative to the regular economy fare during the first two quarters of 1986; this compares with 50.1% for the corresponding period in 1985. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 61.3% of total volume in 1986, up from 56.8% in 1985.

Figure I.1

Percentage Discount Fare Traffic  
Total Domestic

Figure I.1

Pourcentage du trafic utilisant des tarifs  
réduits  
Total secteur intérieur

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

Passengers  
Passagers

At a more disaggregate level, Figures I.2 and I.3 compare discount carriage within the southern and northern sectors.<sup>3</sup>

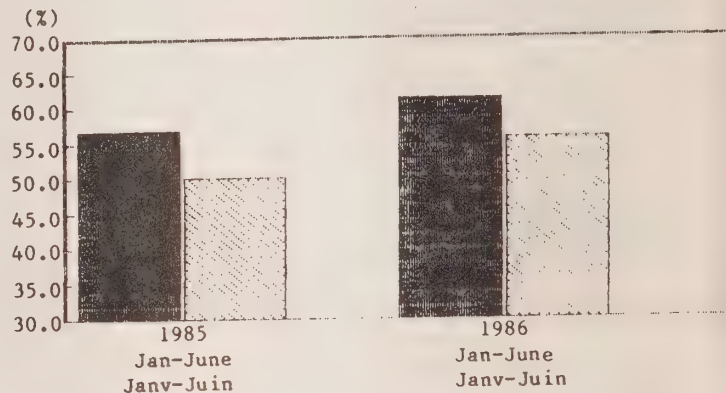
As illustrated in Figures I.2 and I.3, both southern and northern domestic sectors showed an increased utilization of discounted air fares in 1986. In total, 56.4% of the passengers travelling in the southern sector were carried on discount fares during the first two quarters of 1986, up from 50.8% in 1985. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers increased by approximately five percentage points (57.5% to 62.0%) during the same period. On the other hand, for northern services, 41.1% of passenger traffic (representing 43.9% of passenger-kilometres) was on discount fares during the first two quarters of 1986. In 1985, the corresponding figures were 37.8% for passengers and 40.1% for passenger-kilometres.

(See Explanatory Notes at end of text.)

## II. L'utilisation des tarifs réduits

Les graphiques ci-dessous mettent en évidence les tendances cumulatives pour la période de janvier à juin 1986 dans l'utilisation des tarifs réduits sur les services à horaire fixe du secteur intérieur. Les résultats sont présentés en termes de passagers et passagers-kilomètres.

La figure I.1 révèle que 55.6% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus d'un tarif qui comportait un rabais par rapport au plein tarif régulier au cours des deux premiers trimestres de 1986; pour la période correspondante de 1985, ce pourcentage avait atteint 50.1%. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 61.3% du volume total en 1986, comparativement à 56.8% en 1985.



Dans une présentation plus détaillée, les figures I.2 et I.3 comparent le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord.<sup>3</sup>

Tel qu'illustré dans les figures I.2 et I.3, les secteurs intérieurs sud et nord ont montré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits en 1986. Globalement, 56.4% des passagers voyageant dans le secteur sud payaient des tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1986, comparativement à 50.8% en 1985. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits s'est accrue approximativement de cinq points de pourcentage (57.5% à 62.0%) durant la même période. Par ailleurs, pour les services du nord, 41.1% du trafic de passagers (ce qui représente 43.9% de passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1986. En 1985, les chiffres correspondants étaient de 37.8% pour les passagers et de 40.1% pour les passagers-kilomètres.

(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



It should be noted that in both January-June 1985 and 1986, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling to places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

Il convient de noter que durant la période de janvier à juin 1985 et 1986, environ 97.0% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Figure I.2

Percentage Discount Fare Traffic  
Total Southern Services

Figure I.2

Pourcentage du trafic utilisant des tarifs  
réduits  
Total services secteur sud

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

Passengers  
Passagers

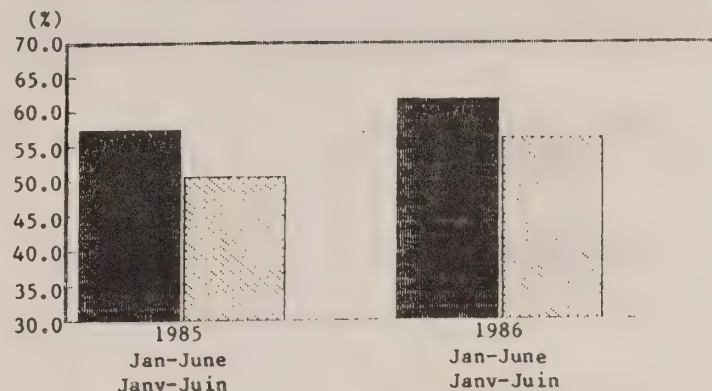


Figure I.3

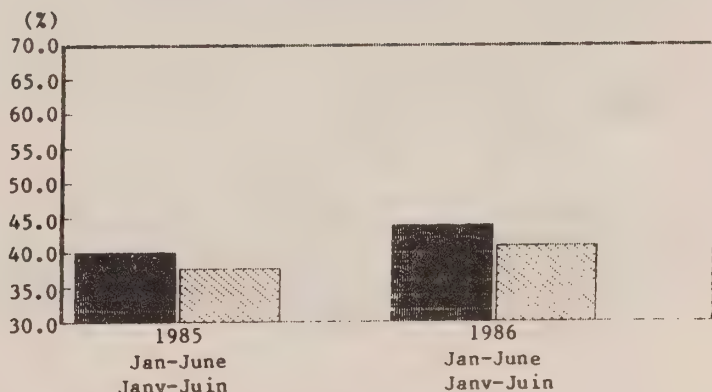
Percentage Discount Fare Traffic  
Northern Services

Figure I.3

Pourcentage du trafic utilisant des tarifs  
réduits  
Services secteur nord

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

Passengers  
Passagers



Figures I.4 and I.5 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs. The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the longer haul services. This suggests that distance is a factor to consider in analyzing discount fare utilization. For the first two quarters of 1986, discount carriage on long-haul services accounted for 64.1% of passenger volume (representing 64.8% of passenger-kilometres); this compares with 49.3% and 51.0% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in 1985. It is interesting to note that the proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector increased by six percentage points (43.3% to 49.3%) during this period.

Les figures I.4 et I.5 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon. Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Pour les deux premiers trimestres de 1986, pour l'ensemble des parcours de long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 64.1% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 64.8% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 49.3% et 51.0% respectivement. On peut remarquer une tendance similaire en 1985. Il est intéressant de souligner que la proportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) s'est accrue de six points de pourcentage (43.3% à 49.3%) durant cette période.

Figure I.4

Percentage Discount Fare Traffic  
Southern, Short-Haul<sup>3</sup>

Figure I.4

Pourcentage du trafic utilisant des tarifs  
réduits  
Secteur sud, court-courriers<sup>3</sup>

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

Passengers  
Passagers

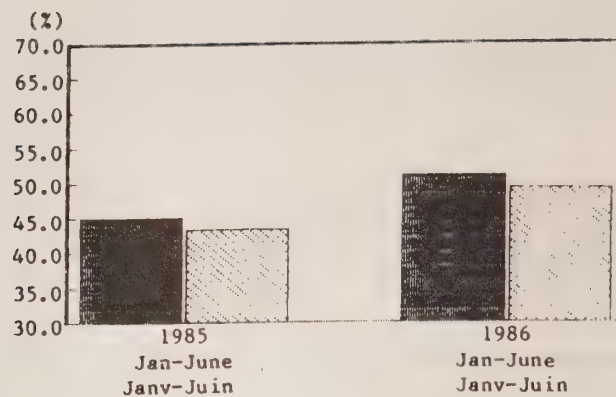


Figure I.5

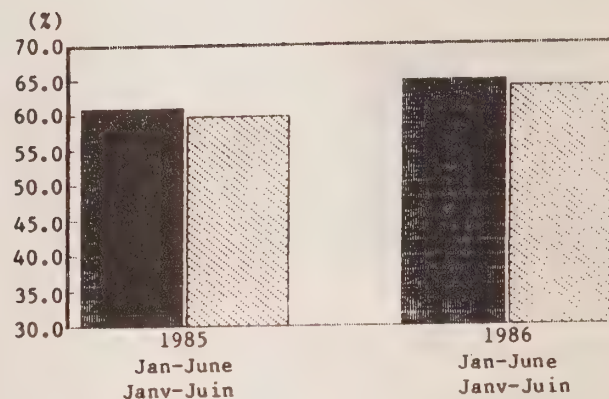
Percentage Discount Fare Traffic  
Southern, Long-Haul<sup>3</sup>

Figure I.5

Pourcentage du trafic utilisant des tarifs  
réduits  
Secteur sud, long-courriers<sup>3</sup>

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

Passengers  
Passagers



(See Explanatory Notes at end of text.)

(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



### III. Quarterly Trends in Utilization of Discount Fares

Figure I.6 shows the quarterly distribution of the utilization of discounted air fares in terms of passengers and passenger-kilometres for TOTAL DOMESTIC since 1983. The chart shows marked seasonal variations with an identifiable third quarter peak and a first quarter trough. This figure also shows that the relationship between passengers and passenger-kilometres remains relatively constant over time.

Figure I.6

Quarterly Trends in Utilization  
of Discounted Air Fares  
Total Domestic

Figure I.6

Tendances trimestrielles dans l'utilisation  
des tarifs aériens réduits  
Total secteur intérieur

◆ Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

■ Passengers  
Passagers

The trends in discount carriage in the southern and northern sectors are shown in Figure I.7. The chart shows that on a seasonal basis, there has been a continuous increase in the carriage of passengers on discount fares in both sectors.

Figure I.7

Quarterly Trends in Utilization of Discounted  
Air Fares  
Total Southern and Northern Services

Figure I.7

Tendances trimestrielles dans l'utilisation  
des tarifs aériens réduits  
Total services secteurs sud et nord

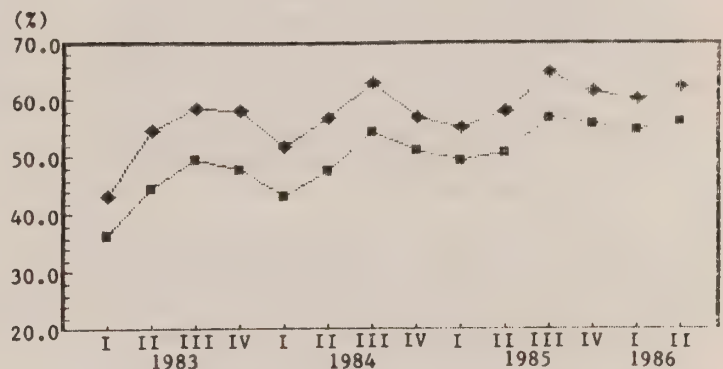
◆ Passenger-kilometres-South  
Passagers-kilomètres-sud

× North  
nord

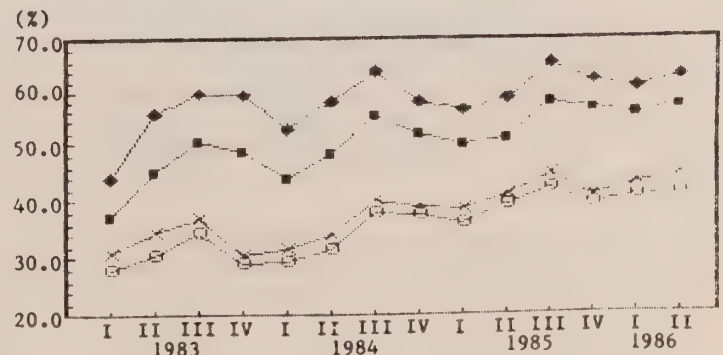
■ Passengers-South  
Passagers-sud

□ North  
nord

La figure I.6 présente la distribution trimestrielle de l'utilisation des tarifs aériens réduits en termes de passagers et de passagers-kilomètres pour le secteur intérieur depuis 1983. Le diagramme montre des variations saisonnières marquées atteignant clairement un sommet au troisième trimestre et un creux au premier trimestre. Cette figure montre également que le rapport entre les passagers et les passagers-kilomètres reste relativement constant dans le temps.



Les tendances au niveau des tarifs réduits dans les secteurs sud et nord sont présentées dans la figure I.7. Le diagramme montre que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de façon continue dans les deux secteurs.



### III. Quarterly Trends in Average Fares

This section presents quarterly trends in average fares (all and discount fares<sup>4</sup>) paid by the air passengers on all domestic city-pairs and compares the average fares in the "regulated" and "deregulated" zones since 1983. The average fare is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Figure I.8 shows that on a seasonal basis, there has been a steady growth in average fares (all fares) in Canada from 1983 to 1986. During the second quarter of 1986, for example, passengers paid an average fare of \$133; comparable figures for previous years were \$130 in 1985, \$121 in 1984 and \$120 in 1983. Average discount fares for TOTAL DOMESTIC have not followed the same pattern of growth, as in 1984 the quarterly average discount fares decreased compared to 1983; in 1985, however, the downward trend was reversed in each quarter. During the second quarter of 1986, the average discount fare totalled \$107; in 1983, it was \$98.

A cross-analysis of the average fares, distance and revenue per passenger-kilometre yield (results are not shown), has established that, in a few instances, increases in average fares were partially explained by increases in the average trip length. However, in many cases, it was found that the factor distance had no direct impact on the increase of fares, as the increase in average fares was related to a reduction in the average distance.

If more and more passengers travelled on discount fares since 1983, the average discount fares in the southern sector have not shown, however, a steady decline during the examined period. With the exception of the first quarter of 1986, when average discount fares decreased from \$95 to \$91 on a quarter-to-quarter basis, increases were recorded in each quarter since the beginning of 1985. In the second quarter of 1986, the average discount fares rose 8.6% over the same quarter a year earlier to reach \$105 (see Figure I.9).

The trend in average discount fares in northern sector follows approximately the same curve as for the southern sector. In the northern sector, the average discount fares increased by 10.0% in the second quarter of 1986 over 1985, to reach a peak of \$132. This marks the sixth consecutive quarterly increase.

It is interesting to note that the passengers in both sectors benefitted year after year from increasing discount rates (see Figure I.10). In the southern sector, however, the discount rates are greater than in the northern sector except for the third quarter.

For further information, please contact Miss L. Di Piétro (819-997-6176).

(See Explanatory Notes at end of text.)

### III. Tendances trimestrielles des tarifs moyens

Cette section présente les tendances trimestrielles des tarifs moyens (tous les tarifs et les tarifs réduits<sup>4</sup>) payés par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes et compare les tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée" depuis 1983. Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

La figure I.8 montre que sur une base saisonnière, les tarifs moyens (tous les tarifs) au Canada ont augmenté de manière soutenue entre 1983 et 1986. Au cours du second trimestre de 1986, par exemple, les passagers ont payé un tarif moyen de \$133; les chiffres comparables pour les années antérieures étaient de \$130 en 1985, \$121 en 1984 et \$120 en 1983. Les tarifs réduits moyens pour le secteur intérieur n'ont pas suivi le même profil de croissance, puisqu'en 1984 les tarifs réduits moyens trimestriels ont diminué par rapport à 1983; en 1985, cependant, cette baisse tendancielle a pris fin dans chaque trimestre. Au cours du deuxième trimestre de 1986, le tarif réduit moyen totalisait \$107 alors qu'en 1983, il s'élevait à \$98.

Une analyse recoupée des tarifs moyens, de la distance et du rapport des recettes par passager-kilomètre (résultats non montrés), a démontré que dans peu de cas, la hausse dans les tarifs moyens s'expliquait partiellement par une augmentation dans la longueur moyenne des voyages. Cependant, dans la plupart des cas, il fut établi que le facteur distance n'avait aucun impact direct sur l'augmentation des tarifs, puisque la hausse dans les tarifs moyens était reliée à une réduction dans la distance moyenne.

Si de plus en plus de passagers ont bénéficié des tarifs réduits depuis 1983, les tarifs réduits moyens dans le secteur sud n'ont pas connu une baisse soutenue durant la période examinée. Des augmentations dans les tarifs réduits moyens ont été enregistrées à chaque trimestre depuis le début de 1985, à l'exception du premier trimestre de 1986, alors que les tarifs réduits moyens ont diminué de \$95 à \$91, sur la base d'un trimestre à l'autre. Au cours du second trimestre de 1986, les tarifs réduits moyens ont augmenté de 8.6% comparativement au même trimestre une année plus tôt et ont atteint \$105 (voir figure I.9).

La tendance des tarifs réduits moyens dans le secteur nord suit à peu près la même courbe que celle du secteur sud. Dans le secteur nord, les tarifs moyens de ce type ont atteint un sommet de \$132 au cours du deuxième trimestre de 1986, soit une hausse de 10.0% en regard de 1985. Il s'agit de la sixième augmentation trimestrielle consécutive.

Il est intéressant de souligner que les passagers dans les deux secteurs ont bénéficié année après année d'une hausse des taux de réduction (voir figure I.10). Dans le secteur sud, cependant, les taux de réduction sont supérieurs à ceux du secteur nord sauf pour le troisième trimestre.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piétro (819-997-6176).

(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



Figure I.8

Quarterly Trends in Average Fares  
Total Domestic

Figure I.8

Tendances trimestrielles des tarifs moyens  
Total secteur intérieur

■ All Fares  
Tous les tarifs

◆ Discount Fares  
Tarifs réduits

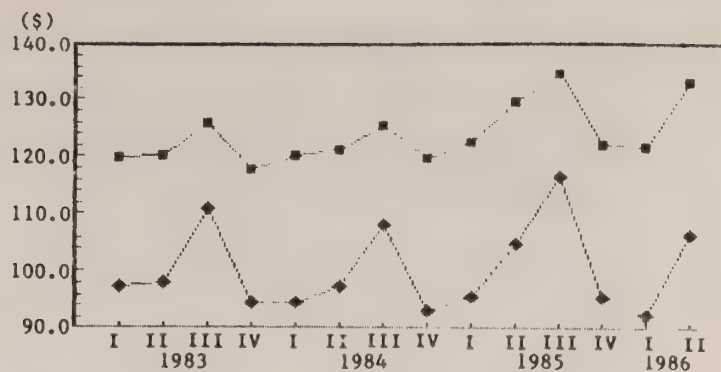


Figure I.9

Quarterly Trends in Average Fares  
Southern and Northern Sectors

Figure I.9

Tendances trimestrielles des tarifs moyens  
Secteurs sud et nord

■ All Fares - South  
Tous les tarifs - sud

□ North  
nord

◆ Discount fares - South  
Tarifs réduits - sud

✕ North  
nord

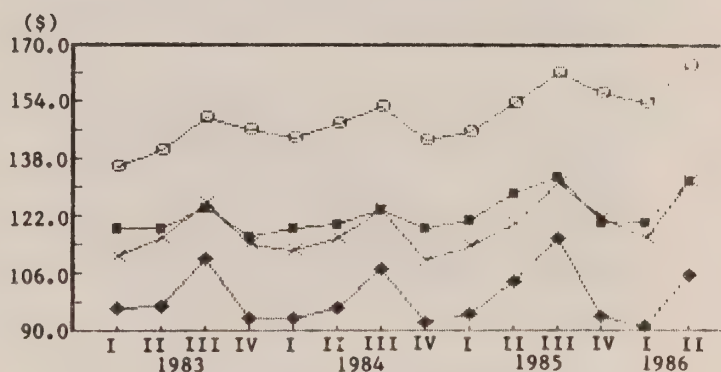


Figure I.10

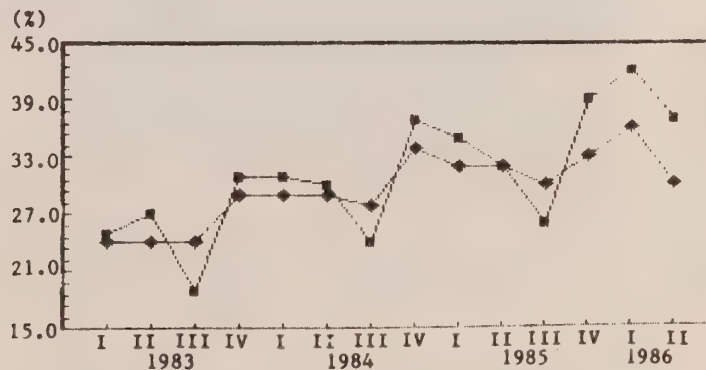
Discount Rate  
Southern and Northern Sectors

Figure I.10

Taux de réduction  
Secteurs sud et nord

■ Southern Sector  
Secteur sud

◆ Northern Sector  
Secteur nord



**Explanatory Notes**

1. Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of five Level I carriers: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- . FULL FARE comprises First Class and full fare Regular Economy.
- . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as Charter Class, Seat Sales, Advance Purchase Excursion, Group, etc.
- . OTHER represents Industry and Agency Discount Fares, Military, as well as Unknown fare codes.

2. For the first two quarters of 1986, except for a few instances as noted, all estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, as indicated in Table 3, it has also been established that, at a 90% confidence level, there is significant difference between 1985 and 1986 (year-to-date second quarter) estimates in each sector.

3. Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985. The southern sector is further sub-divided in SHORT-HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG-HAUL (distances of 800 kilometres or more).

4. The price of discount fare is calculated as a percentage reduction from the normal full fare regular economy.

**Notes explicatives**

1. Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) de cinq transporteurs de niveau I: Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadiennes, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines.

Les codes tarifaires rapportés par les transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans le tableau.

- . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe et les pleins tarifs de classe économique.
- . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs Noliprix, vente spéciale, excursion, groupe, etc.
- . AUTRE comprend les tarifs utilisés par les agents de voyages, le personnel des compagnies aériennes, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

2. Pour les deux premiers trimestres de 1986, sauf dans certains cas tel que noté, toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Au terme de la statistique, tel qu'indiqué dans le tableau 3, il est également à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1985 et 1986 (année à ce jour pour les deux premiers trimestres) sont significatives pour chacun des secteurs.

3. Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985. Le trafic du secteur sud est, de plus, réparti entre court-courriers (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courriers (des parcours de 800 kilomètres ou plus).

4. Le prix du tarif réduit est calculé comme pourcentage du plein tarif de classe économique.



## PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Water Transportation, A., Bil.
- 54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual      M. - Monthly      Q. - Quarterly  
W. - Weekly      Bil. - Bilingual  
O. - Occasional

### Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

## DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel      M. - Mensuel      T. - Trimestriel  
H. - Hebdomadaire      Bil. - Bilingue  
H.S. - Hors série

### Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.





## Service Bulletin

## Bulletin de service

Aviation  
Statistics  
CentreCentre  
des statistiques  
de l'aviation

Transportation Division

Division des transports



Vol. 19, No. 5

Vol. 19, N° 5

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

## HIGHLIGHTS

- o Advance operational data for February 1987 shows that passenger-kilometres for major Canadian air carriers increased by 2.7% over February 1986. An operating income of 6.7 million dollars was reported by the Level I air carriers in February 1987. This is the first time since 1981, the inception of the monthly Advance Statistics survey, that the Level I air carriers have reported an operating income for either January or February.
- o Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports in January 1987 increased by 1.6% over January 1986.
- o Turbo-prop aircraft accounted for 16.9% of the itinerant movements at Transport Canada towered airports in 1986, the highest share for aircraft of this power plant type since 1968.
- o Domestic air passenger origin and destination data for 1986 indicated that 12.3 million passengers travelled on scheduled services within Canada, up 2.9% compared to 1985.
- o The volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the top thirty Canadian airports showed a decrease of 10.3% for the first quarter of 1986 relative to the previous year.

## POINTS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 2.7% du nombre de passagers-kilomètres en février 1987 par rapport à février 1986. Un revenu de 6.7 millions de dollars a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I en février 1987. C'est la première fois depuis le commencement de l'enquête des Statistiques préliminaires mensuelles en 1981 que les transporteurs aériens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation pour les mois de janvier et février.
- o En janvier 1987, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transport Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 1.6% par rapport à janvier 1986.
- o En 1986, les mouvements enregistrés pour les turbopropulseurs représentaient 16.9% du total des mouvements itinérants enregistrés aux aéroports de Transport Canada dotés d'une tour de contrôle. Ce pourcentage est le plus élevé depuis 1968 pour cette catégorie d'aéronef.
- o Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 12.3 millions de passagers ont voyagé sur des vols à horaire fixe à l'intérieur du Canada en 1986, soit une hausse de 2.9% par rapport à 1985.
- o Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux trente principaux aéroports canadiens a diminué de 10.3% au premier trimestre de 1986 par rapport à la même période l'année précédente.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May, 1987

Mise en circulation, mai, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, February  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, février 1987

	February 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Février	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit toll and charter services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,496	2.9	2,993	2.1	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	373	8.1	733	4.6	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,869	3.9	3,726	2.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	2 542 071	3.3	5 355 176	4.9	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	1 032 103	-0.2	2 094 257	-2.7	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 574 174	2.3	7 449 433	2.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 066 699	2.8	8 540 652	2.0	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	1 219 415	-11.2	2 501 798	-12.2	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 286 114	-0.8	11 042 450	-1.6	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	62.5	...	62.7	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	84.6	...	83.7	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	67.6	...	67.5	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	83 557	4.5	160 797	1.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 598	-20.1	12 632	12.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	89 155	2.5	173 429	2.5	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	55	3.8	115	2.7	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	266 997	-1.3	556 794	-1.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	289,049	7.0	592,921	7.1	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	43,456	-18.8	91,263	-19.3	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	349,129	6.5	712,306	5.4	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	342,380	-10.0	691,791	-10.9	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	19,567	6.0	38,998	7.5	Total des frais d'intérêt



A year-to-date comparison of the Level I figures for February 1987 over February 1986 shows that passengers, passenger-kilometres, and goods tonne-kilometres increased by 2.6%, 2.7% and 2.5% respectively.

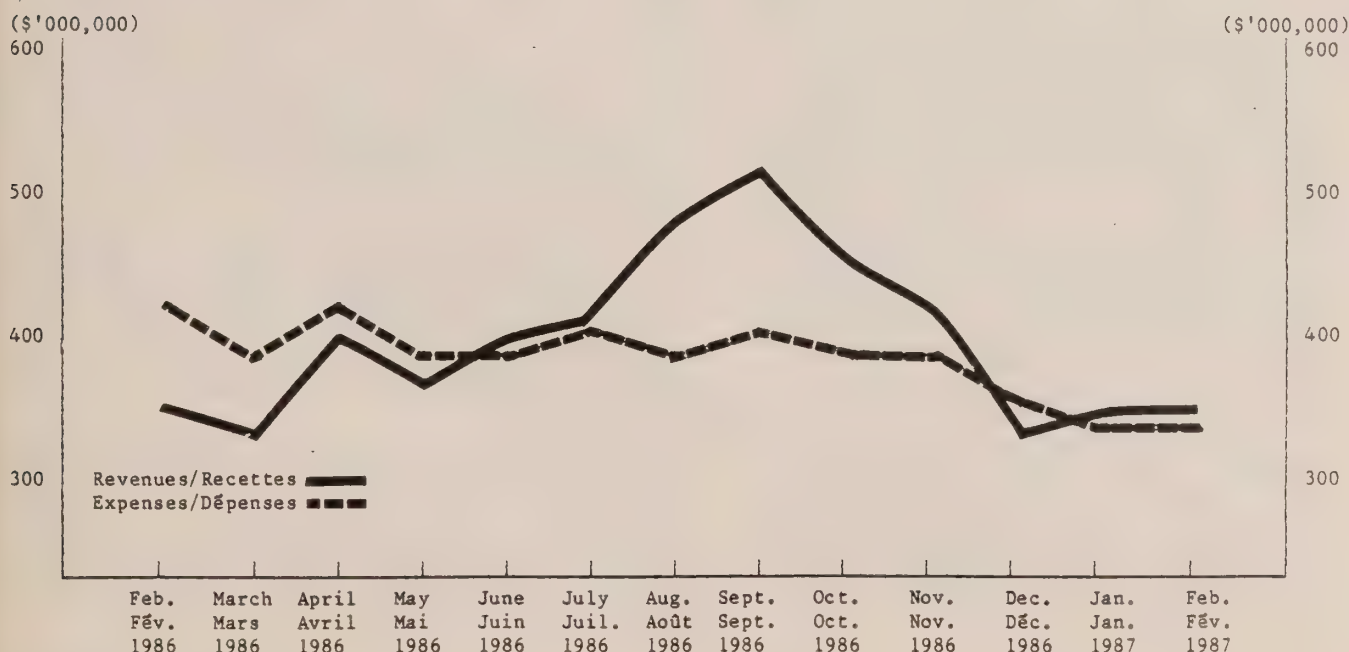
The amount of turbo fuel consumed in February 1987 has shown a decrease of 1.3% over February 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year, traditionally the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. This cyclical relationship can be seen below.

In February 1987, an operating income of \$6.9 million was reported. An operating income has been reported in each of the first two months of 1987 by the Level I carriers, this runs contrary to the normal trend of a reported operating loss during the winter months.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from February 1986 to February 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. D. Chapman (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les deux premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 2.6%, 2.7% et 2.5% respectivement.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée en février 1987 montrait une baisse de 1.3% comparativement à février 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. En général, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. Cette relation cyclique est illustrée ci-dessous.

En février 1987, un revenu d'exploitation de 6.9 millions de dollars fut rapporté. Les transporteurs de niveau I rapportaient un revenu d'exploitation en janvier et en février 1987 contrairement à la tendance normale qui montre une perte d'exploitation pendant les mois d'hiver.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de février 1986 à février 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. January 1987. (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Janvier 1987 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	January 1987	% Change January 1987/1986	Itinerant - Movements	Local Movements
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Janvier	Variation en % Janvier	Mouvements itinérants	Mouvements locaux
1	Lester B. Pearson International ONT	24,927	2.4	24,909	18
2	Vancouver International BC-CB	20,484	9.0	20,482	2
3	Calgary International ALTA-ALB	14,024	-9.7	11,463	2,561
4	Montréal International QUE	12,204	4.6	12,204	-
5	Victoria International BC-CB	12,033	-2.1	7,961	4,072
6	Ottawa International ONT	11,584	-9.5	7,942	3,642
7	Winnipeg MAN	10,751	-14.6	7,577	3,174
8	Toronto Island ONT	10,490	4.8	5,288	5,202
9	Springbank ALTA-ALB	9,736	-8.3	2,826	6,910
10	Boundary Bay BC-CB	9,358	2.4	3,165	6,193
11	Edmonton Municipal ALTA-ALB	9,307	-13.6	9,179	128
12	Abbotsford BC-CB	8,831	10.0	3,703	5,128
13	St. Hubert QUE	8,047	-2.5	2,696	5,351
14	Buttonville ONT	8,018	-2.1	3,587	4,431
15	Hamilton City ONT	7,653	15.0	2,469	5,184
16	Villeneuve ALTA-ALB	7,285	31.9	1,657	5,628
17	London ONT	7,083	24.2	3,487	3,596
18	Quebec QUE	6,697	35.0	4,459	2,238
19	Thunder Bay ONT	6,697	-10.0	3,695	3,002
20	Langley BC-CB	6,689	-18.8	2,503	4,186
21	Edmonton International ALTA-ALB	6,593	-17.6	5,031	1,562
22	Saskatoon SASK	6,570	-2.2	3,957	2,613
23	Regina SASK	6,495	13.8	3,703	2,792
24	Pitt Meadows	6,293	-2.9	2,331	3,962
25	St. Andrews	5,922	-16.9	1,490	4,432
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		243,771	-0.7	157,764	86,007
Total - Transport Canada Towers (61)/					
Total - Tours de Transports Canada (61)		349,701	1.6	220,242	129,459

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 1.6% in total movements during January, from 344,165 (1986) to 349,701 (1987).

The itinerant and overall totals represent the most movements for the month of January since 1981. Itinerant movements at the towers rose by 3.2% in January, 1987, as compared to January, 1986, while local movements fell by 1.0%.

Several strong showings from 1986 at individual towers continued into January, 1987. Notably, itinerant movements at Vancouver International and Toronto Island rose by 9.0% (1,688 movements) and 34.9% (1,368 movements) respectively over January 1986. Local movements at Vancouver Harbour increased by 320.0% (352 movements).

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6177).

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports de Transports Canada totalisaient 349,701 en janvier 1987, soit une augmentation de 1.6% par rapport aux 344,165 mouvements enregistrés en janvier 1986.

Le nombre de mouvements itinérants de même que le nombre de mouvements totaux enregistrés en janvier 1987 surpassaient les chiffres enregistrés pour la même période depuis 1981. Les mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle ont augmenté de 3.2% en janvier 1987 par rapport à janvier 1986, alors que les mouvements locaux enregistrés baissaient de 1.0% pour la même période.

Plusieurs tendances marquées à certaines tours de contrôle au cours de l'année 1986 se sont prolongées en janvier 1987. Notamment, les mouvements itinérants à l'aéroport international de Vancouver et à l'aéroport Toronto Island ont augmenté de 9.0% (1,688 mouvements) et 34.9% (1,368 mouvements) respectivement par rapport à janvier 1986. Les mouvements locaux à l'aéroport Vancouver Harbour ont augmenté de 320.0% (352 mouvements) au cours de la période observée par rapport à janvier 1986.

Pour de plus amples renseignements, concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3.

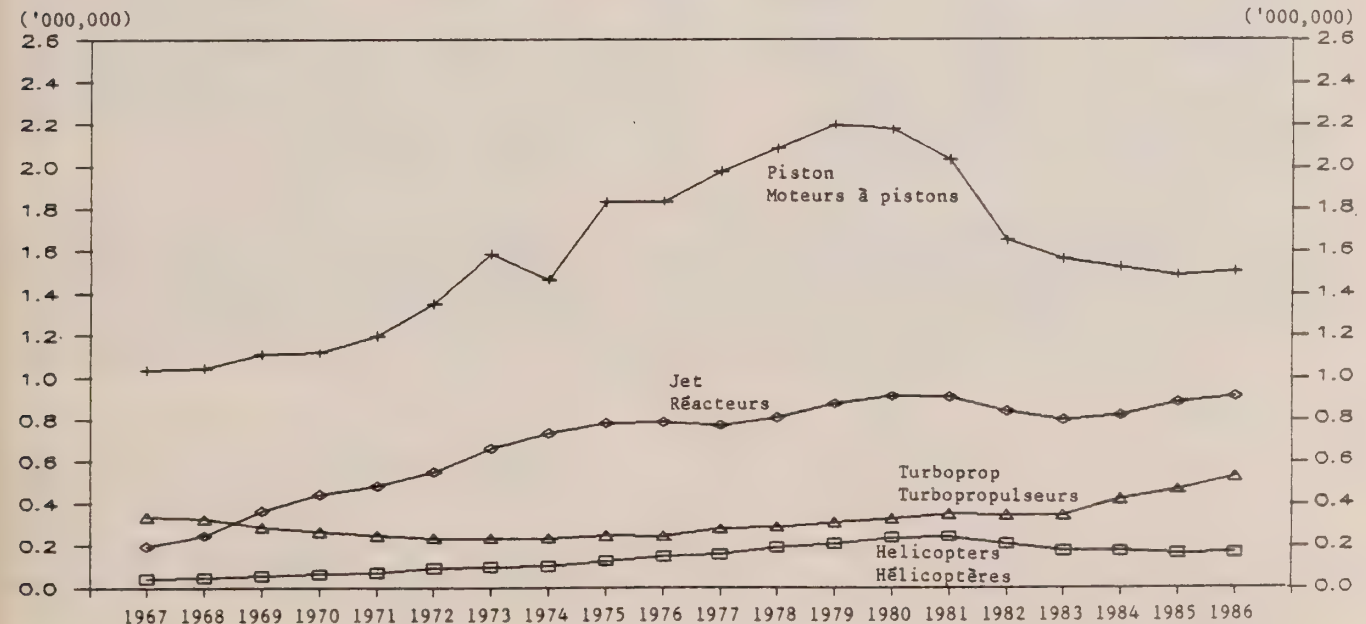
Distribution of Itinerant Movements at Transport Canada Tower Controlled Airports\* by Type of Power Plant.

Source of propulsion	1986 Percent Pour cent	1985 Percent Pour cent	1984 Percent Pour cent	1978 Percent Pour cent	1968 Percent Pour cent	Mode de propulsion
Piston	48.4	49.5	51.9	61.8	62.7	À pistons
Turbo-prop	16.9	15.5	14.2	8.5	20.0	Turbopropulseurs
Jet	29.3	29.4	27.9	23.9	14.9	Réacteurs
Helicopters	5.3	5.4	5.9	5.6	2.9	Hélicoptères
Gliders	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	Planeurs

The share of itinerant movements attributable to piston-powered aircraft has declined continuously since 1977 but still accounted for the largest share (48.4%) in 1986. Jet aircraft dropped slightly in 1986 to 29.3% in terms of their relative share, after seven consecutive annual increases. The share for turbo-prop powered aircraft has risen continuously since 1978, and now stands at 16.9%. In 1978, this distribution showed piston aircraft at 61.8% and jet aircraft at 23.9% while turbo-prop aircraft accounted for only half (8.5%) of the share that it had in 1986. The share of itinerant movements attributable to turbo-prop aircraft in 1986 is the highest it has been since 1968, when jet aircraft accounted for only 14.9% of itinerant movements.

FIGURE 3.1

Itinerant Aircraft Movements at Airports with Transport Canada Air Traffic Control Towers, by type of powerplant, 1967-86.



\* Excludes Vancouver Harbour.

\*\* Years chosen for historical significance as referred to in the text above.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6177).

TABLEAU 3.

Mouvements itinérants dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada\* selon le type de groupe motopropulseur.

La part de l'activité itinérante attribuable aux aéronefs à pistons a constamment diminué depuis 1977 mais continue d'accaparer la majeure partie (48.4%) du trafic itinérant en 1986. Les avions à réactions ont sensiblement diminué à 29.3% en 1986 en terme de leur part relative après sept années consécutives d'augmentation. La part de l'activité itinérante qui revient aux turbopropulseurs a continuellement augmenté depuis 1978 et représente maintenant 16.9%. En 1978, la distribution montre les aéronefs à piston à 61.8% et les avions à réactions à 23.9% alors que les avions turbo-propulseurs accusent la moitié (8.5%) de leur part enregistrée en 1986. En 1986, la part de l'activité itinérante attribuable aux turbopropulseurs représente le pourcentage le plus élevé pour cette catégorie depuis 1968. Les avions à réactions ne représentaient que 14.9% des mouvements itinérants en 1968.

FIGURE 3.1

Mouvements itinérants dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, d'appareils selon le groupe motopropulseur, 1967-1986.

\* Exclue Vancouver Harbour.

\*\* Les années choisies ont une signification historique expliquée dans le texte ci-dessus.

Pour de plus amples renseignements, concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Annual 1986.

Rank	City Pair	4th Qtr. 1986	4th Qtr. 1985	Annual 1986	Annual 1985	% Change Annual 1986/1985 Variation en % Annuel
Rang	Paire de villes	4ième trim.	4ième trim.	Annuel	Annuel	
1	Montréal - Toronto	305,760	327,590	1,221,360	1,197,590	2.0
2	Ottawa - Toronto	169,630	169,600	635,140	633,160	0.3
3	Toronto - Vancouver	155,910	111,580	784,910	458,200	71.3
4	Calgary - Vancouver	116,360	112,870	493,360	429,960	14.7
5	Calgary - Toronto	107,880	101,730	427,320	399,520	7.0
6	Edmonton - Vancouver	94,110	92,890	400,990	348,920	14.9
7	Toronto - Winnipeg	91,110	88,450	346,980	322,300	7.7
8	Calgary - Edmonton	80,250	90,780	311,600	351,180	-11.3
9	Halifax - Toronto	75,730	70,600	282,590	259,940	8.7
10	Edmonton - Toronto	74,690	74,470	307,780	270,210	13.9
11	Thunder Bay - Toronto	51,850	54,310	206,180	195,940	5.2
12	Vancouver - Winnipeg	40,550	44,810	188,340	172,930	8.9
13	Montréal - Vancouver	34,280	33,330	184,180	146,800	25.5
14	Prince George - Vancouver	31,930	29,720	118,540	114,690	3.4
15	Kelowna - Vancouver	31,440	40,130	135,230	151,820	-10.9
16	Calgary - Winnipeg	31,380	32,700	116,810	119,660	-2.4
17	Halifax - Montréal	30,950	30,080	120,010	117,880	1.8
18	Sault Ste-Marie - Toronto	29,710	31,070	127,080	115,590	9.9
19	Toronto - Windsor	28,020	29,610	111,680	103,820	7.6
20	Sudbury - Toronto	26,930	20,500	86,750	79,600	9.0
21	Ottawa - Vancouver	26,500	26,210	135,530	107,530	26.0
22	St. Johns - Toronto	26,420	26,520	111,170	100,260	10.9
23	Halifax - Ottawa	25,690	26,620	93,950	98,510	-4.6
24	Regina - Toronto	24,390	22,410	89,290	86,810	2.9
25	Edmonton - Winnipeg	24,230	26,460	92,170	92,110	0.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,735,700	1,715,040	7,128,940	6,474,930	10.1
Grand Total		3,000,250	3,048,220	12,260,400	11,919,220	2.9

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,000,250 during the fourth quarter of 1986, down 1.6% compared to the fourth quarter of 1985.

The positive effect in traffic at Vancouver generated by EXPO 86 during the second and third quarters of 1986 continued into the fourth quarter, even though the international exposition closed October 13, 1986. For example, the city-pair Toronto-Vancouver recorded a 39.7% increase for the fourth quarter of 1986 compared to the fourth quarter of 1985.

A noticeable decrease of 6.7% was recorded for the city-pair Montréal-Toronto during the fourth quarter of 1986 compared to the same period a year earlier. New services by commuter carriers on this route as well as Québecair's cessation of services at Toronto, in October 1986 partly explained this drop.

For further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - annuel 1986

Au cours du quatrième trimestre de 1986, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,000,250, en baisse de 1.6% par rapport au quatrième trimestre de 1985.

L'effet positif sur le trafic à Vancouver généré par EXPO 86 au cours du deuxième et troisième trimestres de 1986 s'est prolongé au cours du quatrième trimestre bien que l'exposition internationale est fermée ses portes le 13 octobre 1986. Par exemple, la paire de villes Toronto-Vancouver a enregistré un accroissement de 39.7% au cours du quatrième trimestre de 1986 par rapport à la même période l'année précédente.

Une baisse non-négligeable de 6.7% fut enregistrée pour la paire de villes Montréal-Toronto au cours de la période observée par rapport au quatrième trimestre de 1985. Les nouveaux services offerts par les transporteurs locaux sur cette route de même que l'interruption de services par Québecair à Toronto en octobre 1986 expliquent partiellement cette baisse.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).



TABLE 5.

Scheduled Services - 30 Major Canadian Airports Ranked by Total Enplaned plus Deplaned Cargo, First Quarter 1986. (Preliminary Data).

Rank	Airports	First Quarter 1986 Premier trimestre	First Quarter 1985 Premier trimestre	% Change First Quarter 1986/85 Variation en % Premier trimestre
Rang	Aéroports	( '000 Kg)	( '000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	49 250	54 648	-9.9
2	Vancouver International BC - CB	18 189	19 313	-5.8
3	Mirabel International QUE	18 111	20 005	-9.5
4	Edmonton International ALTA - ALB	7 163	7 317	-2.1
5	Montréal International QUE	6 950	7 703	-9.8
6	Calgary International ALTA - ALB	5 923	7 983	-25.8
7	Halifax International NS - NE	3 918	4 047	-3.2
8	Winnipeg International MAN	3 784	5 216	-27.5
9	St. Johns NFLD - TN	1 471	1 810	-18.7
10	Ottawa International ONT	989	1 048	-5.6
11	Frobisher Bay NWT - TNO	600	670	-10.5
12	Sept-Îles QUE	437	420	4.0
13	Yellowknife NWT - TNO	395	337	17.2
14	Norman Wells NWT - TNO	372	424	-12.3
15	Fort St. John BC - CB	371	346	7.2
16	Regina SASK	363	425	-14.6
17	Quebec QUE	360	328	9.8
18	Saskatoon SASK	351	454	-22.7
19	Edmonton Municipal ALTA - ALB	334	428	-22.0
20	Goose Bay NFLD - TN	320	371	-13.8
21	Mont Joli QUE	315	212	48.6
22	Resolute Bay NWT - TN	304	274	10.9
23	Saint John NB	299	207	44.4
24	Iles de la Madeleine QUE	276	296	-6.8
25	Inuvik NWT - TNO	276	281	-1.8
26	Thunder Bay ONT	252	288	-12.5
27	Kuujuaq QUE	244	397	-38.5
28	Charlottetown PEI - IPE	242	327	-26.0
29	Moncton NB	223	247	-9.7
30	Stephenville NFLD - TN	198	543	-63.5
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		122 280	136 365	-10.3

Preliminary airport activity data for the first quarter of 1986 indicate that the volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the 30 major Canadian airports (as ranked by cargo traffic) was 122 280 tonnes, a decrease of 10.3% relative to the first quarter of 1985.

During the first quarter of 1986, 23 of the top 30 airports showed decreases in traffic relative to the same period a year earlier. The decreases ranged from 1.8% at Inuvik to 63.5% at Stephenville.

For additional information, order the Air Carrier Traffic at Canadian Airports - First Quarter 1986 (Catalogue 51-005) scheduled for release in June 1987 or contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Service à horaire fixe - Classement des 30 principaux aéroports canadiens selon les marchandises embarquées et débarquées, premier trimestre 1986. (Données provisoires).

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire pour le premier trimestre de 1986 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées, sur des services à horaire fixe, aux trente principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 122 280 tonnes métriques, représentant une baisse de 10.3% par rapport au premier trimestre de 1985.

Pendant le premier trimestre de 1986, 23 des 30 principaux aéroports ont montré une baisse dans le trafic relativement à la même période de l'année précédente. Les baisses s'échelonnaient de 1.8% à Inuvik à 63.5% à Stephenville.

Pour de plus amples renseignements, veuillez commander l'édition du premier trimestre de 1986 du "Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens", numéro de catalogue 51-005, devrait paraître en juin 1987 ou communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

## PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Water Transportation, A., Bil.
- 54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual      M. - Monthly      Q. - Quarterly  
W. - Weekly      Bil. - Bilingual  
O. - Occasional

### Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

## DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

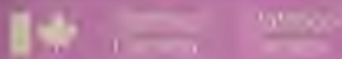
A. - Annuel      M. - Mensuel      T. - Trimestriel  
H. - Hebdomadaire      Bil. - Bilingue  
H.S. - Hors série

### Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 6

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for March 1987 shows that passengers on major Canadian air carriers increased by 2.2% over March 1986. An operating income of \$37.6 million was reported by the Level I air carriers in March 1987. This is the first time since 1981, the inception of the monthly Advance Statistics survey, that the Level I air carriers have reported an operating income for the first quarter.
- o Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports for the first quarter of 1987 increased by 7.0% over this period of 1986.
- o Air passenger origin and destination data for the third quarter of 1986 indicate that 2,209,020 passengers travelled on scheduled services between Canada and the United States, up 21.5% compared to the third quarter of 1985.
- o Preliminary airport activity data for July 1986 indicate that Vancouver International recorded a 35.9% increase in the volume of scheduled passenger traffic compared to July 1985.
- o The volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports showed a decrease of 4.0% for the second quarter of 1986 relative to the previous year.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June, 1987

Vol. 19, N° 6

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### POINTS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 2.2% du nombre de passagers en mars 1987 par rapport à mars 1986. Un revenu de \$37.6 millions a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I en mars 1987. C'est la première fois depuis le commencement de l'enquête des Statistiques préliminaires mensuelles en 1981 que les transporteurs aériens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation pour le premier trimestre.
- o Au cours du premier trimestre de 1987, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 7.0% par rapport à la même période en 1986.
- o Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens pour le troisième trimestre de 1986 indiquent que 2,209,020 passagers ont voyagé sur des vols à horaire fixe entre le Canada et les États-Unis, soit une hausse de 21.5% par rapport à la même période l'année précédente.
- o Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire pour juillet 1986 indiquent que l'aéroport international de Vancouver a enregistré une hausse de 35.9% dans le volume du trafic passagers sur vols à horaire fixe par rapport à juillet 1985.
- o Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens a diminué de 4.0% au deuxième trimestre de 1986 par rapport à la même période l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, March  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, mars 1987

	March 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Mars	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,763	3.8	4,751	2.1	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	411	-4.6	1,137	2.5	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,174	2.1	5,888	2.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 144 355	3.8	8 496 266	3.4	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	1 106 794	-11.2	3 194 953	-6.0	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 251 149	-0.6	11 691 219	0.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 693 531	3.4	13 232 747	1.6	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	1 348 562	-14.9	3 842 458	-13.3	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 042 093	-1.3	17 075 205	-2.2	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	66.9	...	64.2	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	82.0	...	83.1	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	70.4	...	68.5	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	100 944	7.1	261 716	3.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 354	-33.2	19 989	-9.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	108 298	2.9	281 705	2.7	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	64	0.0	177	1.7	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	304 291	-1.7	859 116	-1.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	346,820	5.5	937,236	5.5	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	52,875	-14.2	144,239	-14.5	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	417,112	2.3	1,127,678	4.1	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	379,508	-9.0	1,071,041	-10.3	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	18,420	-4.9	57,498	3.3	Total des frais d'intérêt



A year-to-date comparison of the Level I figures for March 1987 over March 1986 shows that passengers, passenger-kilometres, and goods tonne-kilometres increased by 2.2%, 0.6% and 2.7% respectively.

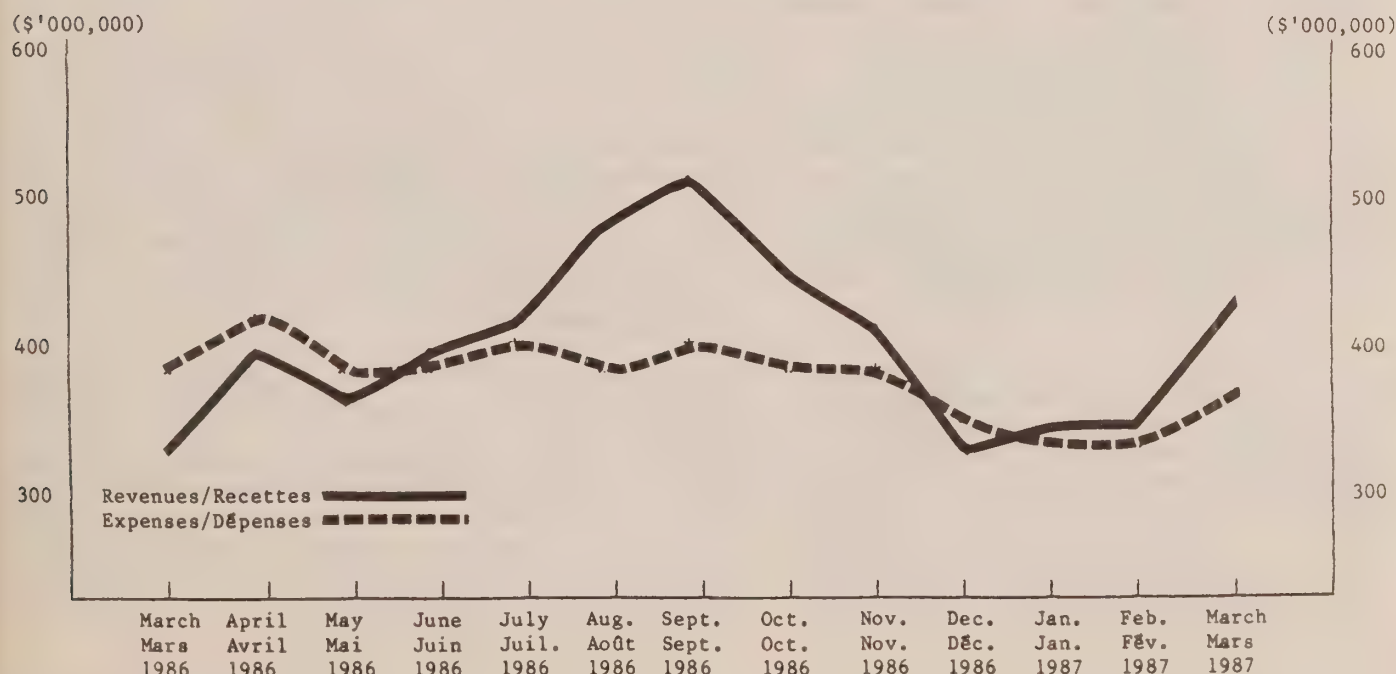
The amount of turbo fuel consumed in March 1987 has shown a decrease of 1.9% over March 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year, traditionally the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. This cyclical relationship can be seen below.

An operating income of \$37.6 million was reported by March 1987, leading to a reported operating income of \$56.6 million for the first quarter of 1987. This represents the first time that an operating income was reported for the first quarter since the initiation of the survey in 1981.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from March 1986 to March 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les trois premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 2.2%, 0.6% et 2.7% respectivement.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée en mars 1987 montrait une baisse de 1.3% comparativement à mars 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. En général, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. Cette relation cyclique est illustrée ci-dessous.

Un revenu d'exploitation de \$37.6 millions a été déclaré pour le mois de mars 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$56.6 millions pour le premier trimestre de 1987. C'est la première fois depuis le début de cette enquête en 1981 qu'un revenu d'exploitation est enregistré au cours du premier trimestre.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de mars 1986 à mars 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. March and Year-to-Date, 1987. (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1987	% Change March 1987/1986	Year-to-Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation en % Mars	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	26,941	10.8	76,286	8.5
2	Vancouver International BC-CB	23,509	18.5	64,513	14.5
3	Victoria International BC-CB	17,176	18.0	42,749	12.6
4	Toronto Island ONT	15,795	25.8	39,487	23.7
5	Calgary International ALTA-ALB	14,737	-1.0	43,337	-0.6
6	Montréal International QUE	14,220	15.8	38,763	11.0
7	St. Hubert QUE	13,713	6.2	32,819	-0.8
8	Ottawa International ONT	13,239	5.3	37,301	-2.0
9	Buttonville ONT	12,291	10.7	31,019	13.3
10	Winnipeg MAN	12,225	1.6	32,336	-6.6
11	Boundary Bay BC-CB	12,157	19.6	31,015	13.4
12	Abbotsford BC-CB	11,526	7.2	29,751	12.8
13	Hamilton City ONT	10,914	8.1	27,451	23.0
14	Langley BC-CB	10,076	-8.8	26,711	0.0
15	Pitt Meadows BC-CB	9,895	26.3	24,514	29.1
16	Québec QUE	9,861	14.3	25,497	18.6
17	London ONT	9,668	9.9	26,095	26.0
18	Thunder Bay ONT	9,154	28.8	24,500	16.2
19	Springbank ALTA-ALB	9,023	-18.0	28,222	-5.5
20	Oshawa ONT	8,905	27.0	21,284	33.2
21	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,182	-23.6	25,576	-17.9
22	St. Andrews MAN	8,089	-8.4	18,706	-11.6
23	St. Honoré QUE	7,887	47.4	14,874	34.6
24	Saskatoon SASK	7,667	-13.5	21,210	-5.2
25	Waterloo-Wellington ONT	6,940	-9.9	17,555	17.9
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		303,790	8.1	801,571	8.4
Total - Transport Canada Towers (61)/					
Total - Tours de Transports Canada (61)		436,443	5.9	1,165,700	7.0

Total movements at the 61 Transport Canada towered airports rose by 7.0% during the first quarter of 1987 compared to this period in 1986. Itinerant totals for March (262,933) and the first quarter (712,516) of 1987 were up 8.8% and 8.1% respectively over these periods in 1986 and represent the highest number reported for these periods since 1981.

At Charlottetown airport, Prince Edward Island and Sydney airport, Nova Scotia, itinerant movements increased by 80.5% and 71.1% respectively in March, 1987. Within the itinerant category, domestic unit toll movements at these airports were up 117.2% and 73.4% respectively. These increases involved a reduction in movements by the two national carriers which was more than offset by the emerging presence of the local carriers, Air Atlantic, Air Bras D'Or and Air Nova.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mars et cumulatif, 1987 (données préliminaires).

Au cours du premier trimestre de 1987, les mouvements totaux aux 61 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 7.0% par rapport à la même période en 1986. Les mouvements itinérants pour le mois de mars et le premier trimestre de 1987 ont atteint respectivement 262,933 et 712,516, en hausse de 8.8% et 8.1% par rapport aux périodes correspondantes en 1986. Le nombre de mouvements enregistrés pour ces périodes représente un sommet depuis 1981.

À l'aéroport de Charlottetown dans l'Île-du-Prince-Édouard et à l'aéroport de Sydney en Nouvelle-Écosse, les mouvements itinérants ont enregistré des hausses respectives de 80.5% et 71.1% au cours du mois de mars 1987. Dans la catégorie des mouvements itinérants, les mouvements intérieurs des services à taux unitaires à ces aéroports se sont accrus respectivement de 117.2% et 73.4%. Les hausses aux aéroports de Charlottetown et Sydney s'expliquent en grande partie par la présence de nouveaux transporteurs locaux, Air Atlantic, Air Bras D'Or et Air Nova qui ont plus que compensé le déclin des activités de deux transporteurs nationaux.

Pour de plus amples renseignements, concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1986.

Rank	City Pair	3rd Qtr.	3rd Qtr.	Jan.-Sept.	Jan.-Sept.	% Change
		1986	1985	1986	1985	Jan.-Sept. 1986/1985
Rang	Paire de villes	3ième trim.	3ième trim.	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation en % Jan.-sept.
1	Toronto - New York	208,660	166,330	565,780	459,650	23.1
2	Montréal - New York	135,170	115,440	363,640	272,100	33.6
3	Vancouver - Los Angeles	100,830	60,950	206,240	143,050	44.2
4	Vancouver - San Francisco/Oakland	89,020	45,650	174,850	103,130	69.5
5	Toronto - Chicago	72,280	59,490	200,950	173,230	16.0
6	Toronto - Boston	61,250	46,370	152,130	125,860	20.9
7	Toronto - Los Angeles	54,800	42,860	149,830	116,870	28.2
8	Montréal - Boston	46,270	37,540	121,250	88,470	37.1
9	Toronto - San Francisco/Oakland	39,310	34,030	101,170	84,710	19.4
10	Vancouver - Seattle/Tacoma	37,100	22,420	72,210	43,220	67.1
11	Montréal - Miami	31,670	28,320	120,190	109,810	9.5
12	Toronto - Washington/Baltimore	29,070	23,380	72,880	67,730	7.6
13	Montréal - Washington/Baltimore	27,360	16,020	64,090	37,350	71.6
14	Calgary - Los Angeles	26,840	26,510	74,560	70,470	5.8
15	Toronto - Miami	26,330	23,770	109,300	95,240	14.8
16	Toronto - Detroit	25,310	22,960	73,670	65,410	12.6
17	Montréal - Chicago	25,170	23,930	71,750	61,120	17.4
18	Vancouver - New York	25,080	12,780	47,560	25,900	83.6
19	Toronto - Philadelphia	24,150	19,080	62,490	55,460	12.7
20	Montréal - Los Angeles	23,700	18,840	58,250	45,150	29.0
21	Toronto - Cleveland	23,350	16,850	49,830	48,800	2.1
22	Calgary - San Francisco/Oakland	20,500	18,710	43,890	41,400	6.0
23	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,770	19,010	56,740	51,910	9.3
24	Montréal - Ft. Lauderdale	16,590	18,600	43,700	61,710	-29.2
25	Vancouver - Chicago	16,070	9,100	31,080	19,710	57.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,204,650	928,940	3,088,030	2,467,460	25.2
Grand Total		2,209,020	1,818,700	5,901,420	5,079,840	16.2

The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 2,209,020, during the third quarter of 1986, up 21.5% compared to the third quarter of 1985.

The success of EXPO 86 brought many travellers to Vancouver. In fact, most of the increase in traffic during the third quarter of 1986 compared to the third quarter of 1985 was recorded between Vancouver and major american cities. Of the top twenty five city-pairs, five included Vancouver and their increases ranged from 65.4% for Los Angeles-Vancouver to 95.0% for San Francisco/Oakland-Vancouver.

Other noticeable gains were recorded for the city-pairs Montréal-Washington/Baltimore, up 70.8% and Montreal-Miami, up 11.8%. Presidential Airways introduced a direct service Montréal-Washington/Baltimore and service Montréal-Miami via Washington/Baltimore in March 1986.

For further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - troisième trimestre 1986

Au cours du troisième trimestre de 1986, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 2,209,020, en hausse de 21.5% par rapport au troisième trimestre de 1985.

Le succès d'EXPO 86 a amené plusieurs voyageurs à se rendre à Vancouver. En effet, on note que la majeure partie de l'accroissement du trafic au cours du troisième trimestre de 1986 par rapport au troisième trimestre de 1985 fut enregistrée entre Vancouver et les principales villes américaines. Cinq des vingt-cinq principales paires de villes incluent Vancouver et leurs accroissements s'échelonnent de 65.4% pour Los Angeles-Vancouver à 95.0% pour San Francisco/Oakland-Vancouver.

D'autres augmentations d'importance furent enregistrées pour les paires de villes, Montréal-Washington/Baltimore en hausse de 70.8% et Montréal-Miami, en hausse de 11.8%. Presidential Airways a introduit un service direct Montréal-Washington/Baltimore et un service Montréal-Miami via Washington/Baltimore en mars 1986.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 4.

Scheduled Services - Total Enplaned plus  
Deplaned Passengers at Major Canadian  
Airports, July 1986 (Preliminary Data).

Airports	July	July	% Change
-	1986	1985	1986/1985
Aéroports	Juillet	Juillet	Variation en %
			Juillet
Calgary International ALTA-ALB	384,883	361,349	6.5
Charlottetown PEI-IPE	17,604	18,644	-5.6
Edmonton International ALTA-ALB	206,729	179,600	15.1
Edmonton Municipal ALTA-ALB	51,949	56,581	-8.2
Fort St. John BC-CB	11,412	12,329	-7.4
Fredericton NB	13,338	16,709	-20.2
Gander International NFLD-TN	9,646	14,762	-34.7
Halifax International NS-NE	170,633	172,176	-0.9
Kamloops BC-CB	8,499	12,984	-34.5
Kelowna BC-CB	32,754	34,654	-5.5
Lester B. Pearson International ONT	1,451,771	1,232,163	17.8
Mirabel International QUE	160,682	145,295	10.6
Moncton NB	16,420	19,046	-13.8
Montréal International QUE	464,833	467,262	-0.5
Ottawa International ONT	153,315	145,193	5.6
Prince George BC-CB	16,256	17,751	-8.4
Québec QUE	38,525	39,991	-3.7
Regina SASK	55,309	53,614	3.2
Saint John NB	17,176	16,665	3.1
Saskatoon SASK	54,265	50,666	7.1
Sault Ste Marie ONT	14,235	15,031	-5.3
Sept-Îles QUE	12,368	13,471	-8.2
St. Johns NFLD-TN	52,572	49,251	6.7
Sudbury ONT	10,775	9,152	17.7
Sydney NS-NE	11,941	15,396	-22.4
Thunder Bay ONT	35,550	32,993	7.8
Vancouver International BC-CB	807,912	594,535	35.9
Victoria International BC-CB	11,751	34,074	-65.5
Windsor ONT	22,606	20,620	9.6
Winnipeg International MAN	220,041	188,951	16.4
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	4,535,750	4,040,908	12.2

TABLEAU 4.

Services à horaire fixe - Passagers totaux embarqués et  
débarqués aux principaux aéroports canadiens, juillet 1986  
(Données provisoires).

Airports	July	July	% Change
-	1986	1985	1986/1985
Aéroports	Juillet	Juillet	Variation en %
			Juillet
Calgary International ALTA-ALB	384,883	361,349	6.5
Charlottetown PEI-IPE	17,604	18,644	-5.6
Edmonton International ALTA-ALB	206,729	179,600	15.1
Edmonton Municipal ALTA-ALB	51,949	56,581	-8.2
Fort St. John BC-CB	11,412	12,329	-7.4
Fredericton NB	13,338	16,709	-20.2
Gander International NFLD-TN	9,646	14,762	-34.7
Halifax International NS-NE	170,633	172,176	-0.9
Kamloops BC-CB	8,499	12,984	-34.5
Kelowna BC-CB	32,754	34,654	-5.5
Lester B. Pearson International ONT	1,451,771	1,232,163	17.8
Mirabel International QUE	160,682	145,295	10.6
Moncton NB	16,420	19,046	-13.8
Montréal International QUE	464,833	467,262	-0.5
Ottawa International ONT	153,315	145,193	5.6
Prince George BC-CB	16,256	17,751	-8.4
Québec QUE	38,525	39,991	-3.7
Regina SASK	55,309	53,614	3.2
Saint John NB	17,176	16,665	3.1
Saskatoon SASK	54,265	50,666	7.1
Sault Ste Marie ONT	14,235	15,031	-5.3
Sept-Îles QUE	12,368	13,471	-8.2
St. Johns NFLD-TN	52,572	49,251	6.7
Sudbury ONT	10,775	9,152	17.7
Sydney NS-NE	11,941	15,396	-22.4
Thunder Bay ONT	35,550	32,993	7.8
Vancouver International BC-CB	807,912	594,535	35.9
Victoria International BC-CB	11,751	34,074	-65.5
Windsor ONT	22,606	20,620	9.6
Winnipeg International MAN	220,041	188,951	16.4
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	4,535,750	4,040,908	12.2

Preliminary airport activity data indicate that during July 1986, over 4.5 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the top 30 Canadian airports, continuing an upward trend recorded over the past three months. Passenger traffic for the first seven months of 1986 recorded an increase of 5.5% relative to the first seven months of 1985.

During July 1986, 14 of the top 30 airports, showed increases in passenger traffic relative to July 1985; the gains ranging from 3.1% at Saint John to 35.9% at Vancouver International. The opening of EXPO 86 in May 1986 accounted for the substantial increase in traffic recorded at Vancouver International.

For additional information contact Ms. K. Davidson (819) 997-1386.

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que pendant juillet 1986, le nombre total de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux 30 principaux aéroports canadiens totalisait 4.5 millions, prolongeant la tendance à la hausse enregistrée au cours des trois derniers mois. Le trafic passagers a enregistré une hausse de 5.5% pour les sept premiers mois de 1986 par rapport à la période correspondante une année plus tôt.

Pendant juillet 1986, 14 des 30 principaux aéroports ont montré une hausse dans le trafic passagers comparativement à juillet 1985; les gains s'échelonnant de 3.1% à Saint John à 35.9% à l'aéroport international de Vancouver. L'ouverture d'EXPO 86 en mai 1986 explique l'augmentation substantielle de trafic à l'aéroport international de Vancouver.

Pour de amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819) 997-0198.



TABLE 5.

Scheduled Services - 30 Major Canadian Airports Ranked by Total Enplaned plus Deplaned Cargo, Second Quarter 1986. (Preliminary Data).

Rank	Airports	Second Quarter 1986 Deuxième trimestre	Second Quarter 1985 Deuxième trimestre	% Change Second Quarter 1986/1985 Variation en % Deuxième trimestre
Rang	Aéroports	( '000 Kg)	( '000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	52 795	55 425	-4.8
2	Vancouver International BC - CB	22 766	20 081	13.4
3	Mirabel International QUE	17 882	20 216	-11.6
4	Montréal International QUE	7 894	8 080	-2.3
5	Edmonton International ALTA - ALB	7 727	8 867	-12.9
6	Calgary International ALTA - ALB	6 980	8 163	-14.5
7	Halifax International NS - NE	4 862	4 922	-1.2
8	Winnipeg International MAN	3 831	4 363	-12.2
9	St. Johns NFLD - TN	2 064	2 159	-4.4
10	Ottawa International ONT	1 289	1 133	13.8
11	Frobisher Bay NWT - TNO	708	952	-25.6
12	Goose Bay NFLD - TN	614	420	46.2
13	Sept-Iles QUE	512	504	1.6
14	Yellowknife NWT - TNO	483	416	16.1
15	Québec QUE	428	385	11.2
16	Regina SASK	408	411	-0.7
17	Resolute Bay NWT - TNO	394	409	-3.7
18	Saskatoon SASK	389	403	-3.5
19	Kuujuaq QUE	363	503	-27.8
20	Edmonton Municipal ALTA - ALB	334	423	-21.0
21	Fort St. John BC - CB	325	352	-7.7
22	Charlottetown PEI - IPE	324	223	45.3
23	Inuvik NWT - TNO	320	410	-22.0
24	Sandspit BC - CB	294	183	60.7
25	Moncton NB	276	327	-15.6
26	Thunder Bay ONT	266	260	2.3
27	Val D'Or QUE	222	210	5.7
28	Norman Wells NWT - TNO	218	305	-28.5
29	Kelowna BC - CB	206	245	-15.9
30	Whitehorse TY	206	201	2.5
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		135 380	140 951	-4.0

Preliminary airport activity data for the second quarter of 1986 indicate that the volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the 30 major Canadian airports (as ranked by cargo traffic) was 135 380 tonnes, bringing the figure for the first six months of 1986 to 257 660 tonnes. A decrease of 7.1% was recorded for the volume of cargo enplaned and deplaned during the first six months of 1986 compared to the same period of 1985.

During the second quarter of 1986, 19 of the top 30 airports showed decreases in traffic relative to the same period a year earlier. The decreases ranged from 0.7% at Regina to 28.5% at Norman Wells.

For additional information, order the Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Second Quarter 1986 (catalogue 51-005) scheduled for release in July 1987 or contact Ms. K. Davidson (819) 997-1386.

TABLEAU 5.

Services à horaire fixe - Classement des 30 principaux aéroports canadiens selon les marchandises embarquées et débarquées, deuxième trimestre 1986. (Données provisoires).

Rank	Airports	Second Quarter 1986 Deuxième trimestre	Second Quarter 1985 Deuxième trimestre	% Change Second Quarter 1986/1985 Variation en % Deuxième trimestre
Rang	Aéroports	( '000 Kg)	( '000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	52 795	55 425	-4.8
2	Vancouver International BC - CB	22 766	20 081	13.4
3	Mirabel International QUE	17 882	20 216	-11.6
4	Montréal International QUE	7 894	8 080	-2.3
5	Edmonton International ALTA - ALB	7 727	8 867	-12.9
6	Calgary International ALTA - ALB	6 980	8 163	-14.5
7	Halifax International NS - NE	4 862	4 922	-1.2
8	Winnipeg International MAN	3 831	4 363	-12.2
9	St. Johns NFLD - TN	2 064	2 159	-4.4
10	Ottawa International ONT	1 289	1 133	13.8
11	Frobisher Bay NWT - TNO	708	952	-25.6
12	Goose Bay NFLD - TN	614	420	46.2
13	Sept-Iles QUE	512	504	1.6
14	Yellowknife NWT - TNO	483	416	16.1
15	Québec QUE	428	385	11.2
16	Regina SASK	408	411	-0.7
17	Resolute Bay NWT - TNO	394	409	-3.7
18	Saskatoon SASK	389	403	-3.5
19	Kuujuaq QUE	363	503	-27.8
20	Edmonton Municipal ALTA - ALB	334	423	-21.0
21	Fort St. John BC - CB	325	352	-7.7
22	Charlottetown PEI - IPE	324	223	45.3
23	Inuvik NWT - TNO	320	410	-22.0
24	Sandspit BC - CB	294	183	60.7
25	Moncton NB	276	327	-15.6
26	Thunder Bay ONT	266	260	2.3
27	Val D'Or QUE	222	210	5.7
28	Norman Wells NWT - TNO	218	305	-28.5
29	Kelowna BC - CB	206	245	-15.9
30	Whitehorse TY	206	201	2.5
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		135 380	140 951	-4.0

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire pour le deuxième trimestre de 1986 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées, sur des services à horaire fixe, aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 135 380 tonnes métriques. Pour les six premiers mois de 1986, ces aéroports ont reçu 257 660 tonnes métriques de marchandises. Ces statistiques indiquent une baisse de 7.1% pour les six premiers mois de 1986 comparativement à la même période de 1985.

Pendant le deuxième trimestre de 1986, 19 des 30 principaux aéroports ont montré une baisse dans le trafic relativement à la même période l'année précédente. Les baisses s'échelonnaient de 0.7% à Regina à 28.5% à Norman Wells.

Pour de plus amples renseignements, veuillez commander l'édition du deuxième trimestre de 1986 du Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, numéro de catalogue 51-005, qui devrait paraître en juillet 1987 ou communiquer avec M. J.M. Burchell (819) 997-0198.

## PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Water Transportation, A., Bil.
- 54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual      M. - Monthly      Q. - Quarterly  
W. - Weekly      Bil. - Bilingual  
O. - Occasional

### Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

## DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel      M. - Mensuel      T. - Trimestriel  
H. - Hebdomadaire      Bil. - Bilingue  
H.S. - Hors série

### Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 7

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for April 1987 shows that passengers on major Canadian air carriers increased by 6.3% over April 1986. An operating income of \$13.7 million was reported by the Level I air carriers in March 1987.
- o Preliminary airport activity data indicate that 39.8 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the top 30 Canadian airports during the first ten months of 1986, an increase of 6.5% compared to the same period of 1985.
- o Special Release: In 1985, the number of revenue passengers carried on unit toll (composed of mainline unit toll and "other" unit toll) and charter services by major and local carriers totalled 54.5 million, up 13.6% and 5.4% from 1983 and 1984.

### RECENT RELEASE

- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports - First Quarter 1986 (Catalogue No 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July, 1987

Vol. 19, N° 7

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 6.3% du nombre de passagers en avril 1987 par rapport à avril 1986. Un revenu de \$13.7 millions a été déclaré par le transporteurs aériens de niveau I en mars 1987.
- o Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux 30 principaux aéroports canadiens totalisait 39.8 millions pour les dix premiers mois de 1986, une hausse de 6.5% par rapport à la même période de 1985.
- o Communiqué Spécial: En 1985, le nombre de passagers payants transportés à bord de vols à taux unitaires (qui se composent des taux unitaires des lignes principales et des "autres taux unitaires") et de vols d'affrètement des principales compagnies aériennes et des transporteurs locaux s'est chiffré à 54.5 millions soit une augmentation de 13.6% et 5.4% par rapport à 1983 et 1984.

### MISES EN CIRCULATION RÉCENTES

- o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - premier trimestre 1986 (n° au catalogue 51-005)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, April  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, avril 1987

	April 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Avril	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,699	7.7	6,450	3.8	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	236	-2.9	1,364	0.9	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,935	6.3	7,814	3.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 053 377	5.3	11 548 045	4.7	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	625 510	-16.8	3 811 377	-8.2	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 678 887	0.8	15 359 422	1.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 586 473	1.5	17 825 917	2.3	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	846 031	-19.5	4 668 461	-14.9	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 432 504	-2.4	22 494 378	-1.8	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	66.6	...	64.8	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	73.9	...	81.6	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	67.7	...	68.3	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	90 886	5.7	352 703	3.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 027	11.4	27 066	9.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	97 913	6.1	379 769	3.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	53	-5.4	229	0.9	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	273 314	-1.5	1 132 125	-6.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	337,890	7.1	1,275,692	6.0	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	31,435	-13.0	174,607	-14.8	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	387,240	5.6	1,514,712	4.4	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	373,526	-3.9	1,443,396	-8.8	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	16,702	-6.5	74,608	1.5	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.



A year-to-date comparison of the Level I figures for April 1987 over April 1986 shows that passengers, passenger-kilometres, and goods tonne-kilometres increased by 3.3%, 1.2% and 3.6% respectively.

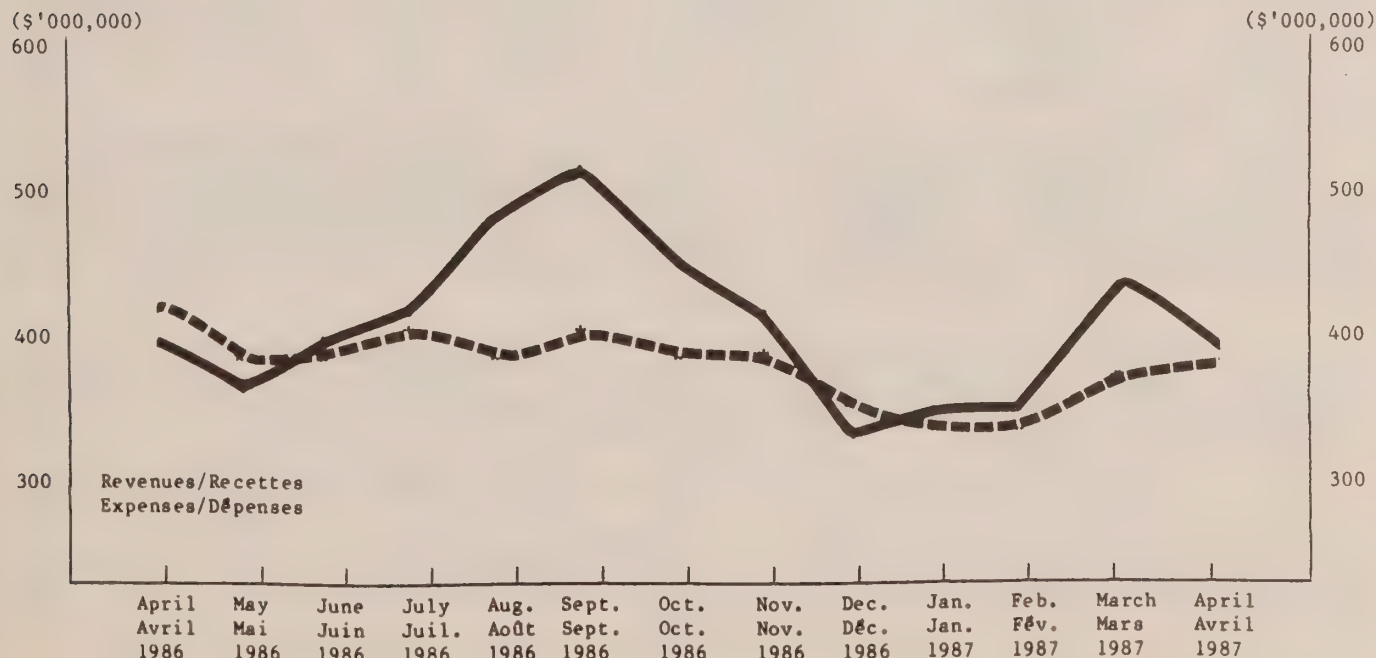
The amount of turbo fuel consumed in this period of 1987 has shown a decrease of 6.3% over 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. The relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year, traditionally the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss.

An operating income of \$13.7 million was reported in April 1987, leading to a reported operating income of \$71.3 million for the first four months of 1987. For this period of 1986, the Level I air carriers had reported an operating loss of \$132 million.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from April 1986 to April 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les quatre premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 3.3%, 1.2% et 3.6% respectivement.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée au cours de cette période montrait une baisse de 6.3% comparativement à 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. La relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. En général, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation.

Un revenu d'exploitation de \$13.7 millions a été déclaré pour le mois d'avril 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$71.3 millions pour les quatre premiers mois de 1987. Au cours de la même période en 1986, les transporteurs aériens de niveau I avaient déclaré une perte d'exploitation de \$132 millions.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation d'avril 1986 à avril 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

- 4 -

TABLE 2.

Scheduled Services - Total Enplaned plus  
Deplaned Passengers at Major Canadian  
Airports, October 1986 (Preliminary Data).

Airports	October	October	% Change
-	1986	1985	October 1986/1985
Aéroports	Octobre	Octobre	Variation en % Octobre
Calgary International ALTA-ALB	312,337	307,161	1.7
Charlottetown PEI-IPE	9,904	12,647	-21.7
Edmonton International ALTA-ALB	149,879	153,126	-2.1
Edmonton Municipal ALTA-ALB	65,063	68,129	-4.5
Fort St. John BC-CB	11,134	12,434	-10.5
Fredericton NB	13,643	16,284	-16.2
Gander International NFLD-TN	6,184	10,472	-40.9
Halifax International NS-NE	136,914	159,667	-14.2
Kamloops BC-CB	4,891	9,679	-49.5
Kelowna BC-CB	25,661	31,631	-18.9
Lester B. Pearson International ONT	1,299,333	1,211,070	7.3
Mirabel International QUE	89,107	107,124	-16.8
Moncton NB	14,744	19,883	-25.8
Montréal International QUE	465,677	483,572	-3.7
Ottawa International ONT	176,932	181,658	-2.6
Prince George BC-CB	18,994	19,790	-4.0
Québec QUE	36,534	51,869	-29.6
Regina SASK	53,134	51,792	2.6
Saint John NB	15,220	18,963	-19.7
Saskatoon SASK	49,702	50,312	-1.2
Sault Ste Marie ONT	13,707	15,790	-13.2
Sept-Îles QUE	11,011	12,737	-13.5
St. Johns NFLD-TN	39,173	44,318	-11.6
Sudbury ONT	11,804	10,722	10.1
Sydney NS-NE	5,967	12,932	-53.9
Thunder Bay ONT	36,681	34,782	5.5
Vancouver International BC-CB	586,515	492,217	19.2
Victoria International BC-CB	10,916	26,352	-58.6
Windsor ONT	21,901	21,494	1.9
Winnipeg International MAN	180,828	185,220	-2.4
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,873,490	3,833,827	1.0

Preliminary airport activity data indicate that 3.8 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the top 30 Canadian airports during October 1986, an increase of 1.0% compared to October 1985.

During October 1986, 23 of the top 30 airports showed decreases in passenger traffic relative to October 1985; the decreases ranging from -1.2% at Saskatoon to -58.6% at Victoria International.

EXPO 86 continued to have an impact on passenger traffic in October 1986, Vancouver International (19.2%) and Lester B. Pearson International (7.3%) recorded the largest increases in traffic volumes compared to October 1985.

For additional information, contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 2.

Services à horaire fixe - Passagers totaux embarqués et  
débarqués aux principaux aéroports canadiens, octobre 1986  
(Données provisoires).

Airports	October	October	% Change
-	1986	1985	October 1986/1985
Aéroports	Octobre	Octobre	Variation en % Octobre
Calgary International ALTA-ALB	312,337	307,161	1.7
Charlottetown PEI-IPE	9,904	12,647	-21.7
Edmonton International ALTA-ALB	149,879	153,126	-2.1
Edmonton Municipal ALTA-ALB	65,063	68,129	-4.5
Fort St. John BC-CB	11,134	12,434	-10.5
Fredericton NB	13,643	16,284	-16.2
Gander International NFLD-TN	6,184	10,472	-40.9
Halifax International NS-NE	136,914	159,667	-14.2
Kamloops BC-CB	4,891	9,679	-49.5
Kelowna BC-CB	25,661	31,631	-18.9
Lester B. Pearson International ONT	1,299,333	1,211,070	7.3
Mirabel International QUE	89,107	107,124	-16.8
Moncton NB	14,744	19,883	-25.8
Montréal International QUE	465,677	483,572	-3.7
Ottawa International ONT	176,932	181,658	-2.6
Prince George BC-CB	18,994	19,790	-4.0
Québec QUE	36,534	51,869	-29.6
Regina SASK	53,134	51,792	2.6
Saint John NB	15,220	18,963	-19.7
Saskatoon SASK	49,702	50,312	-1.2
Sault Ste Marie ONT	13,707	15,790	-13.2
Sept-Îles QUE	11,011	12,737	-13.5
St. Johns NFLD-TN	39,173	44,318	-11.6
Sudbury ONT	11,804	10,722	10.1
Sydney NS-NE	5,967	12,932	-53.9
Thunder Bay ONT	36,681	34,782	5.5
Vancouver International BC-CB	586,515	492,217	19.2
Victoria International BC-CB	10,916	26,352	-58.6
Windsor ONT	21,901	21,494	1.9
Winnipeg International MAN	180,828	185,220	-2.4
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,873,490	3,833,827	1.0

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre total de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux 30 principaux aéroports canadiens totalisait 3.8 millions en octobre 1986, une hausse de 1.0% par rapport à octobre 1985.

Pendant octobre 1986, 23 des 30 principaux aéroports ont montré une baisse dans le trafic passagers relativement à octobre 1985. Les baisses s'échelonnaient de -1.2% à Saskatoon à -58.6% à l'aéroport international de Victoria.

L'effet positif d'EXPO 86 sur le trafic de passagers s'est prolongé en octobre 1986. Les aéroports internationaux de Vancouver (19.2%) et Lester B. Pearson (7.3%) ont enregistré les plus importantes augmentations du trafic passagers en octobre 1986 par rapport à octobre 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 3.

Scheduled Services - Total Enplaned plus Deplaned Passengers at Major Canadian Airports, August, September and Third Quarter 1986 - (Preliminary Data).

Airports	August	September	Third Quarter	% Change
-	1986	1986	1986/1985	Third Quarter 1986/1985
Aéroports	Août	Septembre	Troisième trimestre	Variation en % Troisième trimestre
Calgary International ALTA-ALB	392,328	353,178	1,130,389	8.9
Charlottetown PEI-IPE	18,469	12,406	48,479	-7.8
Edmonton International ALTA-ALB	220,561	176,056	603,346	14.8
Edmonton Municipal ALTA-ALB	50,572	59,647	162,168	-6.4
Fort St. John BC-CB	12,348	11,747	35,507	-5.8
Fredericton NB	15,267	13,102	41,707	-15.2
Gander International NFLD-TN	9,338	6,781	25,765	-38.5
Halifax International NS-NE	185,991	149,199	505,823	-5.4
Kamloops BC-CB	8,250	6,126	22,875	-39.7
Kelowna BC-CB	32,878	27,552	93,184	-6.8
Lester B. Pearson International ONT	1,564,485	1,371,372	4,387,628	18.0
Mirabel International QUE	181,438	131,274	473,394	7.0
Moncton NB	18,658	15,619	50,697	-13.6
Montréal International QUE	510,244	473,661	1,448,738	3.4
Ottawa International ONT	164,422	168,922	486,659	5.1
Prince George BC-CB	17,585	17,971	51,812	-6.3
Québec QUE	42,196	38,334	119,055	-10.6
Regina SASK	56,654	50,442	162,405	6.2
Saint John NB	18,204	16,251	51,631	-7.2
Saskatoon SASK	55,089	47,893	157,247	7.1
Sault Ste Marie ONT	15,030	14,017	43,282	-7.3
Sept-Îles QUE	15,693	12,591	40,652	-2.2
St. Johns NFLD-TN	58,589	43,119	154,280	2.4
Sudbury ONT	11,988	10,697	33,460	19.3
Sydney NS-NE	10,577	6,806	29,324	-34.3
Thunder Bay ONT	39,025	36,142	110,717	5.4
Vancouver International BC-CB	889,036	767,269	2,464,217	37.2
Victoria International BC-CB	13,012	11,404	36,167	-63.7
Windsor ONT	23,018	21,784	67,408	10.2
Winnipeg International MAN	225,292	188,552	633,885	14.1
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	4,876,237	4,259,914	13,643,532	12.3

During the third quarter of 1986, over 13.6 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the top 30 Canadian airports, an increase of 12.3% relative to the third quarter of 1985.

The success of EXPO 86 accounted for the substantial increase in traffic recorded at Vancouver International. The introduction of Wardair's domestic scheduled services in May 1986 resulted in increases in traffic volumes at Calgary International, Edmonton International, Lester B. Pearson International and Vancouver International.

Passenger traffic at the top 30 Canadian airports for the first nine months of 1986 reached 36.0 million passengers, an increase of 7.1% compared to the same period of 1985.

For additional information, contact Ms. K. Davidson (819) 997-1386.

TABLEAU 3.

Services à horaire fixe - Passagers totaux embarqués et débarqués aux principaux aéroports canadiens, août, septembre et troisième trimestre 1986 - (Données provisoires).

Airports	August	September	Third Quarter	% Change
-	1986	1986	1986/1985	Third Quarter 1986/1985
Aéroports	Août	Septembre	Troisième trimestre	Variation en % Troisième trimestre
Calgary International ALTA-ALB	392,328	353,178	1,130,389	8.9
Charlottetown PEI-IPE	18,469	12,406	48,479	-7.8
Edmonton International ALTA-ALB	220,561	176,056	603,346	14.8
Edmonton Municipal ALTA-ALB	50,572	59,647	162,168	-6.4
Fort St. John BC-CB	12,348	11,747	35,507	-5.8
Fredericton NB	15,267	13,102	41,707	-15.2
Gander International NFLD-TN	9,338	6,781	25,765	-38.5
Halifax International NS-NE	185,991	149,199	505,823	-5.4
Kamloops BC-CB	8,250	6,126	22,875	-39.7
Kelowna BC-CB	32,878	27,552	93,184	-6.8
Lester B. Pearson International ONT	1,564,485	1,371,372	4,387,628	18.0
Mirabel International QUE	181,438	131,274	473,394	7.0
Moncton NB	18,658	15,619	50,697	-13.6
Montréal International QUE	510,244	473,661	1,448,738	3.4
Ottawa International ONT	164,422	168,922	486,659	5.1
Prince George BC-CB	17,585	17,971	51,812	-6.3
Québec QUE	42,196	38,334	119,055	-10.6
Regina SASK	56,654	50,442	162,405	6.2
Saint John NB	18,204	16,251	51,631	-7.2
Saskatoon SASK	55,089	47,893	157,247	7.1
Sault Ste Marie ONT	15,030	14,017	43,282	-7.3
Sept-Îles QUE	15,693	12,591	40,652	-2.2
St. Johns NFLD-TN	58,589	43,119	154,280	2.4
Sudbury ONT	11,988	10,697	33,460	19.3
Sydney NS-NE	10,577	6,806	29,324	-34.3
Thunder Bay ONT	39,025	36,142	110,717	5.4
Vancouver International BC-CB	889,036	767,269	2,464,217	37.2
Victoria International BC-CB	13,012	11,404	36,167	-63.7
Windsor ONT	23,018	21,784	67,408	10.2
Winnipeg International MAN	225,292	188,552	633,885	14.1
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	4,876,237	4,259,914	13,643,532	12.3

Pendant le troisième trimestre de 1986, le nombre total de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux 30 principaux aéroports canadiens totalisait 13.6 millions, une hausse de 12.3% par rapport au troisième trimestre de 1985.

Le succès d'EXPO 86 explique l'augmentation substantielle du trafic à l'aéroport international de Vancouver. L'introduction des services intérieurs à horaire fixe par Wardair en mai 1986, a engendré des augmentations du volume de trafic aux aéroports internationaux de Calgary, Edmonton, Lester B. Pearson et Vancouver.

Le trafic passagers aux 30 principaux aéroports canadiens totalisait 36.0 millions pour les neuf premiers mois de 1986, une hausse de 7.1% par rapport à la même période de 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819) 997-0198.

TABLE 4.

Revenue Enplaned Plus Deplaned Passengers at Canadian Airports<sup>1</sup> by Province and Territory - Mainline Unit Toll, Other Unit Toll, Charter Services, 1983-1985

TABLEAU 4.

Nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens<sup>1</sup> par province et territoire - Services à taux unitaires des lignes principales, autres services à taux unitaires, services d'affrètement, 1983-1985

Province and territory	Airport	1985	1984	1983	Aéroport	Province et territoire
'000						
Newfoundland	Deer Lake	95	93	91	Deer Lake	Terre-Neuve
	Gander	123	129	115	Gander	
	St. John's	523	491	454	St. John's	
	Stephenville	77	59	46	Stephenville	
	Wabush	76	74	74	Wabush	
	Sub-Total <sup>2</sup>	894	845 <sup>r</sup>	781	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	86	82 <sup>r</sup>	73 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	980	927 <sup>r</sup>	853 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Prince Edward Island	Charlottetown	158	162	136	Charlottetown	Île-du-Prince-Édouard
	Sub-Total <sup>2</sup>	158	162	136	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	-	-	-	Autres	
	Total <sup>2</sup>	158	162	136	Total <sup>2</sup>	
Nova Scotia	Halifax Int'l.	1,754	1,583 <sup>r</sup>	1,388	Halifax Internat.	Nouvelle-Écosse
	Sydney	147	145	138 <sup>r</sup>	Sydney	
	Sub-Total <sup>2</sup>	1,901	1,727 <sup>r</sup>	1,527	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	28	27 <sup>r</sup>	28 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	1,929	1,754 <sup>r</sup>	1,554 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
New Brunswick	Fredericton	188	200	162	Fredericton	Nouveau-Brunswick
	Moncton	221	218	200	Moncton	
	Saint John	200	168	164	Saint John	
	Sub-Total <sup>2</sup>	609	585	526	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	38	39 <sup>r</sup>	45 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	647	624 <sup>r</sup>	571 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Quebec	Bagotville	87	91	79	Bagotville	Québec
	Baie Comeau	68	64	78	Baie Comeau	
	Mirabel Int'l	1,716	1,467 <sup>r</sup>	1,278	Mirabel Internat.	
	Mont-Joli	130	114 <sup>r</sup>	84	Mont-Joli	
	Montréal Int'l (Dorval)	5,544	5,611 <sup>r</sup>	5,143	Montréal Internat. (Dorval)	
	Québec	634	627 <sup>r</sup>	534 <sup>r</sup>	Québec	
	Rouyn	84	79	71	Rouyn	
	Sept-Îles	149	157	150	Sept-Îles	
	Val D'Or	134	155	134	Val D'Or	
	Sub-Total <sup>2</sup>	8,547	8,367 <sup>r</sup>	7,551	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	312	297 <sup>r</sup>	257 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	8,859	8,663 <sup>r</sup>	7,808 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Ontario	Lester B. Pearson Int'l.	15,821	14,722 <sup>r</sup>	13,577 <sup>r</sup>	Lester B. Pearson Internat.	Ontario
	North Bay	90	78	71	North Bay	
	Ottawa Int'l.	2,272	2,106	1,877	Ottawa Internat.	
	Sault Ste. Marie	204	186	166	Sault Ste. Marie	
	Sudbury	203	179	166	Sudbury	
	Thunder Bay	492	439	385	Thunder Bay	
	Timmins	158	148	131	Timmins	
	Windsor	254	200	184	Windsor	
	Sub-Total <sup>2</sup>	19,495	18,059 <sup>r</sup>	16,557 <sup>r</sup>	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	916	711 <sup>r</sup>	582 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	20,411	18,770 <sup>r</sup>	17,138 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Manitoba	Thompson	85	72	89	Thompson	Manitoba
	Winnipeg	2,151	2,117 <sup>r</sup>	2,005	Winnipeg	



TABLE 4.

Revenue Enplaned Plus Deplaned Passengers at Canadian Airports<sup>1</sup> by Province and Territory - Mainline Unit Toll, Other Unit Toll, Charter Services, 1983-1985 -Concluded

Province and territory	Airport	1985	1984	1983	Aéroport	Province et territoire
'000						
Manitoba (Concluded)	Sub-Total <sup>2</sup>	2,235	2,189 <sup>r</sup>	2,094	Sous-total <sup>2</sup>	Manitoba (fin)
	Others	221	245 <sup>r</sup>	230 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	2,457	2,434 <sup>r</sup>	2,324 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Saskatchewan	Regina	639	622 <sup>r</sup>	580 <sup>r</sup>	Regina	Saskatchewan
	Saskatoon	624	618 <sup>r</sup>	562 <sup>r</sup>	Saskatoon	
	Sub-Total <sup>2</sup>	1,263	1,240 <sup>r</sup>	1,142 <sup>r</sup>	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	41	37 <sup>r</sup>	43 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	1,303	1,278 <sup>r</sup>	1,186 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Alberta	Calgary Int'l.	3,899	3,858 <sup>r</sup>	3,767	Calgary Internat.	Alberta
	Edmonton Int'l.	2,001	1,992 <sup>r</sup>	1,953	Edmonton Internat.	
	Edmonton Municipal	903	835	800	Edmonton Municipal	
	Fort McMurray	115	116	100 <sup>r</sup>	Fort McMurray	
	Sub-Total <sup>2</sup>	6,918	6,801 <sup>r</sup>	6,620 <sup>r</sup>	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	344	316 <sup>r</sup>	293 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	7,262	7,117 <sup>r</sup>	6,913 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
British Columbia	Castlegar	66	63	62	Castlegar	Colombie- Britannique
	Cranbrook	97	94	98	Cranbrook	
	Fort St. John	143	139	141	Fort St. John	
	Kamloops	170	153	152	Kamloops	
	Kelowna	466	375	338	Kelowna	
	Penticton	95	91	83	Penticton	
	Prince George	228	221	222	Prince George	
	Prince Rupert	117	116	147	Prince Rupert	
	Terrace	75	74	81	Terrace	
	Vancouver Int'l.	7,018	6,769 <sup>r</sup>	6,371	Vancouver Internat.	
	Victoria Int'l.	634	586	522	Victoria Internat.	
	Sub-Total <sup>2</sup>	9,108	8,680 <sup>r</sup>	8,216 <sup>r</sup>	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	739	682 <sup>r</sup>	706 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	9,847	9,362 <sup>r</sup>	8,922 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Yukon Territory	Whitehorse	99	103	101	Whitehorse	Territoire du Yukon
	Sub-Total <sup>2</sup>	99	103	101	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	19	22 <sup>r</sup>	23 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	118	125 <sup>r</sup>	124 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Northwest Territories	Inuvik	77	71	67	Inuvik	Territoires du Nord-Ouest
	Yellowknife	143	136	123	Yellowknife	
	Sub-Total <sup>2</sup>	220	207 <sup>r</sup>	190 <sup>r</sup>	Sous-total <sup>2</sup>	
	Others	282	270 <sup>r</sup>	249 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	502	477 <sup>r</sup>	439 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	
Canada	Sub-Total <sup>2</sup>	51,447	48,965 <sup>r</sup>	45,441 <sup>r</sup>	Sous-total <sup>2</sup>	Canada
	Others	3,026	2,727 <sup>r</sup>	2,529 <sup>r</sup>	Autres	
	Total <sup>2</sup>	54,474	51,691 <sup>r</sup>	47,970 <sup>r</sup>	Total <sup>2</sup>	

<sup>r</sup> revised figures.

1. Only airports that were ranked in the top 50 airports, based on mainline unit toll services in 1985, are shown individually. The other airports are grouped under "others".

2. Some totals may not add due to rounding.

Sources: Statistics Canada: 51-005, 51-207, 51-501E and Internal Reports.

TABLEAU 4.

Nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens<sup>1</sup> par province et territoire - Services à taux unitaires des lignes principales, autres services à taux unitaires, services d'affrètement, 1983-1985 -Fin

<sup>r</sup> nombres rectifiés.

1. Seuls les aéroports classés parmi les 50 principaux aéroports selon le nombre de vols à taux unitaires des lignes principales enregistré en 1985, sont indiqués individuellement. Les autres aéroports ont été regroupés dans la catégorie "autres".

2. Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Sources: Statistique Canada: 51-005, 51-207, 51-501F et rapports internes.

In 1985, the number of passengers carried on unit toll (composed of mainline unit toll and 'other unit' toll) and charter services by major and local carriers totalled 54.5 million, up 13.6% and 5.4% from 1983 and 1984.

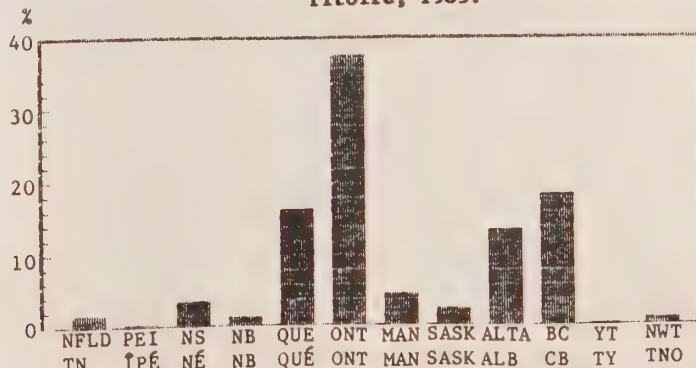
In 1985, an increase in air travel was recorded in each province and territory compared to 1983 and 1984, except for Prince Edward Island which recorded a 2.5% decrease from 1984 and for the Yukon which experienced declines of 4.8% and 5.6% from 1983 and 1984, respectively. In the other provinces, the gains in 1985 relative to a year earlier ranged from 0.9% in Manitoba to 10.0% in Nova Scotia; from 1983 to 1985, increases in passenger volumes ranged from 5.0% in Alberta to 24.1% in Nova Scotia.

In 1985, Ontario airports accommodated more than 20 million passengers, representing 37.5% of passengers enplaned and deplaned at all Canadian airports, and carried on unit toll and charter services. Airports in British Columbia served just over 9.8 million travellers, while Quebec had just over 8.8 million. These two provinces ranked second and third respectively, with about 18.1% and 16.3% of passenger traffic in 1985 (see figure 4.1). Altogether, the three top provinces accounted for more than 70.0% of 1985 passenger traffic. The provinces' and territories' market shares remained relatively constant over the three years.

In 1985, passenger traffic exceeded 1983 levels at 43 of the top 50 airports, with gains ranging from 1.4% at Fort St. John to 67.4% at Stephenville. Other airports that experienced growth rates exceeding 30.0% were Mont-Joli (54.8%), Windsor (38.0%), Kelowna (37.9%) and Mirabel International (34.3%). By far the busiest airport in Canada in 1985 was Lester B. Pearson International, with 29.0% of national traffic, and accounting for 77.5% of all passengers enplaned and deplaned at airports in Ontario. Other leading airports were Vancouver International, Montréal International and Calgary International with 12.9%, 10.2% and 7.2% of national traffic, respectively.

Figure 4.1

Passenger Traffic, Market Shares by Province and Territory, 1985.



For further information, please contact Miss L. Di Piédro (819-997-6176).

En 1985, le nombre de passagers transportés à bord de vols à taux unitaires (qui se composent des taux unitaires des lignes principales et des 'autres taux unitaires') et de vols d'affrètement des principales compagnies aériennes et des transporteurs locaux s'est chiffré à 54.5 millions soit une augmentation de 13.6% et 5.4% par rapport à 1983 et 1984.

En 1985, les services aériens ont augmenté dans chaque province et territoire par rapport à 1983 et 1984, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard qui a enregistré une baisse de 2.5% par rapport à 1984 et du Yukon qui a accusé des diminutions respectives de 4.8% et 5.6% par rapport à 1983 et 1984. Dans les autres provinces, les gains en 1985 en regard de 1984 se sont échelonnés de 0.9% au Manitoba à 10.0% en Nouvelle-Écosse; de 1983 à 1985, les hausses du volume de passagers se sont échelonnées de 5.0% en Alberta à 24.1% en Nouvelle-Écosse.

En 1985, les aéroports de l'Ontario ont accueilli plus de 20 millions de passagers, soit un peu plus de 37.5% des passagers embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens, et transportés à bord de vols à taux unitaires et de vols d'affrètement. Les aéroports de la Colombie-Britannique ont accueilli un peu plus de 9.8 millions de passagers, alors que ceux du Québec en recevaient un peu plus de 8.8 millions. Ces deux provinces se sont classées respectivement au deuxième et troisième rang, avec environ 18.1% et 16.3% du trafic de passagers en 1985 (voir figure 4.1). Au total, les trois premières provinces ont accueilli plus de 70.0% du trafic de passagers de 1985. Les parts de marché des provinces et des territoires sont demeurées relativement constantes au cours des trois années.

En 1985, le trafic de passagers a dépassé les niveaux de 1983 dans 43 des 50 principaux aéroports, les gains s'échelonnant de 1.4% à Fort St. John à 67.4% à Stephenville. Les autres aéroports qui ont accusé des taux de croissance dépassant 30.0% étaient Mont-Joli (54.8%), Windsor (38.0%), Kelowna (37.9%) et l'aéroport international de Mirabel (34.3%). L'aéroport le plus fréquenté au Canada en 1985 fut de loin l'aéroport international Lester B. Pearson qui a accaparé à lui seul 29.0% du trafic national, et par lequel transitent 77.5% de tous les passagers embarqués et débarqués aux aéroports de l'Ontario. Par ordre d'importance décroissant, les autres principaux aéroports étaient les aéroports internationaux de Vancouver, Montréal et Calgary avec respectivement 12.9%, 10.2% et 7.2% du trafic national.

Figure 4.1

Trafic de passagers, parts du marché par province et territoire, 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piédro (819-997-6176).



## PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Water Transportation, A., Bil.
- 54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual      M. - Monthly      Q. - Quarterly  
W. - Weekly      Bil. - Bilingual  
O. - Occasional

### Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

## PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

### Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel      M. - Mensuel      T. - Trimestriel  
H. - Hebdomadaire      Bil. - Bilingue  
H.S. - Hors série

### Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.





## Service Bulletin

## Bulletin de service

Aviation  
Statistics  
CentreCentre  
des statistiques  
de l'aviation

Transportation Division

Division des transports



Vol. 19, No. 8

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- ° Preliminary operational data for the first five months of 1987 shows that passengers on major Canadian air carriers increased by 3.3% over the same period of 1986.
- ° Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports for the first four months of 1987 increased by 5.8% over this period of 1986.
- ° The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 2,687,540 during the first quarter of 1987, up 0.8% compared to the first quarter of 1986.
- ° Preliminary airport activity data indicate that 44.1 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at 30 major Canadian airports during the first eleven months of 1986, an increase of 5.8% relative to the same period of 1985.
- ° Airport activity data indicate that 132 212 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports during the third quarter of 1986, a decrease of 3.6% compared to the third quarter of 1985.
- ° Special Release: Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by 38.2% in the third quarter of 1986 relative to the same period a year earlier.

## RECENT RELEASES

- ° Air Carrier Operations in Canada, January-March 1986 (Catalogue No. 51-002).
- ° Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Second Quarter 1986 (Catalogue No. 51-005).
- ° Air Charter Statistics - Annual 1986 (Catalogue No. 51-207).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August, 1987

Vol. 19, N° 8

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- ° Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 3.3% du nombre de passagers pour les cinq premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986.
- ° Pour les quatre premiers mois de 1987, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 5.8% par rapport à la même période en 1986.
- ° Au cours du premier trimestre de 1987, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 2,687,540, en hausse de 0.8% par rapport au premier trimestre de 1986.
- ° Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 des principaux aéroports canadiens totalisait 44.1 millions pour les onze premiers mois de 1986, une hausse de 5.8% relativement à la même période en 1985.
- ° Les données sur l'activité aéroportuaire indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens, s'élevait à 132 212 tonnes métriques pendant le troisième trimestre de 1986, une baisse de 3.6% par rapport au troisième trimestre de 1985.
- ° Communiqué spécial: Au cours du troisième trimestre de 1986, le trafic de passagers des services non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 38.2% par rapport à la même période l'année précédente.

## MISES EN CIRCULATION RÉCENTES

- ° Opérations des transporteurs aériens au Canada, Janvier-mars 1986 (n° 51-002 au catalogue).
- ° Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Deuxième trimestre de 1986 (n° 51-005 au catalogue).
- ° Statistique des affrètements aériens - Annuel 1986 (n° 51-207 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, May 1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, mai 1987

	May 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Mai	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll	1,864	3.3	8,324	3.9	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	144	-10.0	1,521	0.7	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,008	2.2	9,845	3.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 669 081	5.3	15 227 073	4.9	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	480 374	-34.5	4 318 093	-11.6	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 149 455	-1.6	19 545 167	0.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 441 402	7.6	23 274 503	3.5	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	664 535	-29.0	5 368 131	-16.4	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 105 937	1.9	28 642 634	-0.9	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	67.4	...	65.4	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	72.3	...	80.4	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	68.0	...	68.2	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	94 313	4.6	446 870	3.4	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 572	-35.9	32 612	-2.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	99 885	1.0	479 483	3.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	61	5.2	290	0.7	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	308 650	3.3	1 442 063	-4.4	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>					<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	392,840	8.1	1,668,796	6.5	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	32,486	20.4	208,511	-10.1	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	440,576	9.0	1,956,591	5.5	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	390,347	-0.9	1,834,204	-7.2	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	18,219	-2.9	92,989	0.8	Total des frais d'intérêt



A year-to-date comparison of the Level I figures for May 1987 over May 1986 shows that passengers, passenger-kilometres, and goods tonne-kilometres increased by 3.3%, 0.8% and 3.0% respectively.

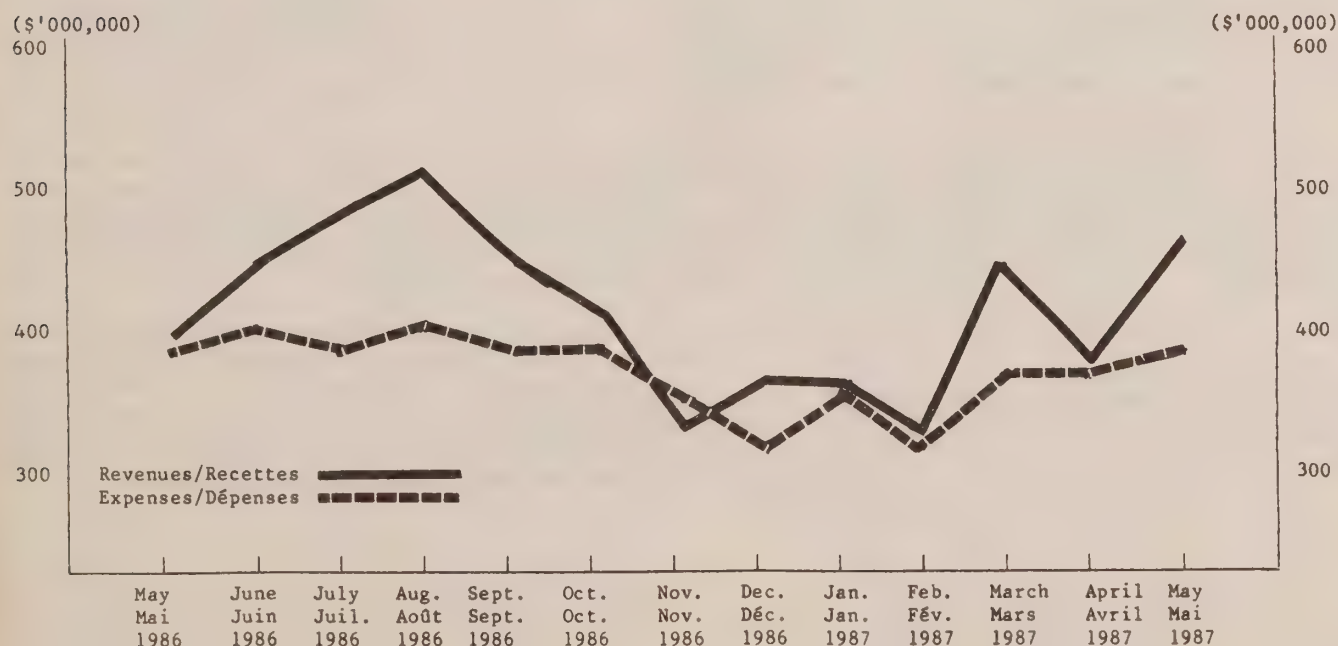
The amount of turbo fuel consumed in this period of 1987 has shown a decrease of 4.4% over 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and January to April.

An operating income of \$50.2 million was reported in May 1987, leading to a reported operating income of \$122.4 million for the first five months of 1987. For this period of 1986, the Level I air carriers had reported an operating loss of \$121.7 million.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from May 1986 to May 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les cinq premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 3.3%, 0.8% et 3.0% respectivement.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée au cours de cette période montrait une baisse de 4.4% comparativement à 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de janvier à avril.

Un revenu d'exploitation de \$50.2 millions a été déclaré pour le mois de mai 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$122.4 millions pour les cinq premiers mois de 1987. Au cours de la même période en 1986, les transporteurs aériens de niveau I avaient déclaré une perte d'exploitation de \$121.7 millions.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de mai 1986 à mai 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. April and Year-to-Date, 1987. (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	April 1987	% Change April 1987/1986	Year-to-Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Variation en % Avril	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	26,757	2.8	103,043	7.0
2	Vancouver International BC-CB	24,260	11.6	88,773	13.7
3	Calgary International ALTA-ALB	17,114	12.4	60,451	2.8
4	Toronto Island ONT	16,185	5.9	55,672	18.0
5	Victoria International BC-CB	16,163	4.4	58,912	10.2
6	Montréal International QUE-QUÉ	15,032	8.8	53,795	10.4
7	Winnipeg MAN	13,973	10.9	46,309	-1.9
8	St. Hubert QUE-QUÉ	13,821	-25.3	46,640	-9.6
9	Ottawa International ONT	13,285	-9.2	50,586	-4.0
10	Boundary Bay BC-CB	12,158	16.6	43,173	14.3
11	Québec QUE-QUÉ	11,493	10.0	36,990	15.8
12	Buttonville ONT	11,454	-13.7	42,473	4.5
13	Abbotsford BC-CB	11,389	6.5	41,140	11.0
14	Springbank ALTA-ALB	11,299	3.5	39,521	-3.1
15	Pitt Meadows BC-CB	11,110	70.0	35,624	39.6
16	Hamilton City ONT	10,623	-10.7	38,074	11.3
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,343	-4.2	35,919	-14.3
18	Saskatoon SASK	9,900	12.3	31,110	-0.3
19	Thunder Bay ONT	9,215	29.5	33,715	19.6
20	Langley BC-CB	9,037	0.9	35,748	0.2
21	London ONT	8,839	9.0	34,934	21.2
22	St. Andrews MAN	8,795	21.1	27,501	-3.2
23	Sudbury ONT	8,390	101.0	25,079	37.3
24	Villeneuve ALTA-ALB	8,205	1.3	25,888	-7.4
25	Oshawa ONT	7,986	-1.5	29,270	21.5
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		316,826	6.0	1,120,340	7.0
Total - Transport Canada Towers (61)/					
Total - Tours de Transports Canada (61)		467,330	2.8	1,633,030	5.8

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 2.8% in total movements during April, from 454,676 (1986) to 467,330 (1987).

The itinerant and overall totals represent the most movements for the month of April since 1982. Itinerant movements at the towers rose by 6.7% in April, 1987, as compared to April, 1986, while local movements fell by 2.6%.

Year-to-date itinerant movements at the towers were 7.7% (or 71,043 movements), higher as of April, 1987 than as of April, 1986. Vancouver International, Toronto Island and Lester B. Pearson International contributed to this rise with year-to-date increases of 10,686, 8,118, and 6,445 itinerant movements respectively.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Avril et cumulatif, 1987 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	April 1987	% Change April 1987/1986	Year-to-Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Variation en % Avril	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	26,757	2.8	103,043	7.0
2	Vancouver International BC-CB	24,260	11.6	88,773	13.7
3	Calgary International ALTA-ALB	17,114	12.4	60,451	2.8
4	Toronto Island ONT	16,185	5.9	55,672	18.0
5	Victoria International BC-CB	16,163	4.4	58,912	10.2
6	Montréal International QUE-QUÉ	15,032	8.8	53,795	10.4
7	Winnipeg MAN	13,973	10.9	46,309	-1.9
8	St. Hubert QUE-QUÉ	13,821	-25.3	46,640	-9.6
9	Ottawa International ONT	13,285	-9.2	50,586	-4.0
10	Boundary Bay BC-CB	12,158	16.6	43,173	14.3
11	Québec QUE-QUÉ	11,493	10.0	36,990	15.8
12	Buttonville ONT	11,454	-13.7	42,473	4.5
13	Abbotsford BC-CB	11,389	6.5	41,140	11.0
14	Springbank ALTA-ALB	11,299	3.5	39,521	-3.1
15	Pitt Meadows BC-CB	11,110	70.0	35,624	39.6
16	Hamilton City ONT	10,623	-10.7	38,074	11.3
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,343	-4.2	35,919	-14.3
18	Saskatoon SASK	9,900	12.3	31,110	-0.3
19	Thunder Bay ONT	9,215	29.5	33,715	19.6
20	Langley BC-CB	9,037	0.9	35,748	0.2
21	London ONT	8,839	9.0	34,934	21.2
22	St. Andrews MAN	8,795	21.1	27,501	-3.2
23	Sudbury ONT	8,390	101.0	25,079	37.3
24	Villeneuve ALTA-ALB	8,205	1.3	25,888	-7.4
25	Oshawa ONT	7,986	-1.5	29,270	21.5
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		316,826	6.0	1,120,340	7.0
Total - Transport Canada Towers (61)/					
Total - Tours de Transports Canada (61)		467,330	2.8	1,633,030	5.8

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports de Transports Canada totalisaient 467,330 en avril 1987, soit une augmentation de 2.8% par rapport aux 454,676 mouvements enregistrés en avril 1986.

Le nombre de mouvements itinérants de même que le nombre de mouvements totaux enregistrés en avril 1987 surpassaient les chiffres enregistrés pour la même période depuis 1982. Les mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle ont augmenté de 6.7% en avril 1987 par rapport à avril 1986, alors que les mouvements locaux enregistrés baissaient de 2.6% pendant la même période.

Le total des mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle, de janvier à avril 1987, était de 7.7% (71,043 mouvements) supérieur au total enregistré pour la même période, l'année précédente. Les aéroports internationaux de Vancouver et Lester B. Pearson ainsi que Toronto Island ont contribué à cet accroissement avec des gains respectifs de 10,686, 6,445 et 8,118 mouvements itinérants pour la période de janvier à avril 1987.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1987.

Rank	City Pair	1st Qtr. 1987
Rang	Paire de villes	1er trim.
1	Montréal - Toronto	310,710
2	Ottawa - Toronto	177,700
3	Toronto - Vancouver	126,550
4	Calgary - Edmonton	91,120
5	Calgary - Vancouver	90,440
6	Calgary - Toronto	89,780
7	Edmonton - Vancouver	77,100
8	Toronto - Winnipeg	73,090
9	Halifax - Toronto	65,060
10	Edmonton - Toronto	59,950
11	Thunder Bay - Toronto	43,770
12	Kelowna - Vancouver	38,540
13	Vancouver - Winnipeg	34,250
14	Montréal - Vancouver	32,120
15	Toronto - Windsor	29,830
16	Halifax - Montréal	29,680
17	Calgary - Winnipeg	29,420
18	Prince George - Vancouver	27,390
19	Québec - Toronto	25,310
20	Sault Ste Marie - Toronto	24,670
21	Ottawa - Vancouver	24,380
22	Sudbury - Toronto	23,290
23	Halifax - Ottawa	22,560
24	Edmonton - Winnipeg	20,370
25	Calgary - Montréal	19,800
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,586,880
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,687,540

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 2,687,540 during the first quarter of 1987, up 0.8% compared to the first quarter of 1986. The top 25 city-pairs recorded a much larger increase (3.7%), the number of passengers increasing from 1,530,440 to 1,586,880.

On May 4, 1986, Wardair began to operate scheduled domestic services linking Toronto, Vancouver, Calgary and Edmonton. All city-pair combinations involving these cities continue to record increases with the exception of Calgary-Vancouver (-2.6%) and Edmonton-Vancouver (-2.2%).

Both Air Ontario and Air Canada substantially increased their service between Sudbury and Toronto to help create the 27.6% increase recorded between the first quarter of 1986 and 1987.

For further information, please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989) or Ms. C. Walsh (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - premier trimestre 1987

1st Qtr.	% Change
1986	1st Qtr.
	1987/1986
1er trim.	Variation en %
	1er trim.
307,040	1.2
164,790	7.8
103,890	21.8
83,400	9.3
92,890	-2.6
83,850	7.1
78,810	-2.2
79,440	-8.0
58,460	11.3
56,660	5.8
48,350	-9.5
36,650	5.2
35,870	-4.5
27,930	15.0
27,690	7.7
27,820	6.7
28,380	3.7
28,710	-4.6
25,250	0.2
36,420	-32.3
19,580	24.5
18,250	27.6
19,790	14.0
21,010	-3.0
19,510	1.5
1,530,440	3.7
2,667,110	0.8

Au cours du premier trimestre de 1987, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 2,687,540 en hausse de 0.8% par rapport au premier trimestre de 1986. Une augmentation substantielle (3.7%) fut enregistrée pour les 25 principales paires de villes, le nombre de passagers passant de 1,530,440 à 1,586,880.

Le 4 mai 1986, Wardair a commencé à offrir des services intérieurs à horaire fixe reliant Toronto, Vancouver, Calgary et Edmonton. Toutes les combinaisons de paires de villes pour ces villes continuent d'enregistrer des accroissements à l'exception de Calgary-Vancouver (-2.6%) et Edmonton-Vancouver (-2.2%).

Un service accru offert par Air Ontario et Air Canada entre Sudbury et Toronto a généré en majeure partie l'accroissement de 27.6% enregistré au premier trimestre de 1987 par rapport au premier trimestre de 1986.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme. A. MacDonald (819-997-1989).



TABLE 4.

Scheduled Services - Total Enplaned plus  
Deplaned Passengers at Major Canadian  
Airports, November 1986 (Preliminary Data).

Airports	November
-	1986
Aéroports	Novembre
Calgary International ALTA-ALB	261,642
Charlottetown PEI-ÎPÉ	6,376
Edmonton International ALTA-ALB	123,174
Edmonton Municipal ALTA-ALB	60,010
Fort St. John BC-CB	9,866
Fredericton NB	10,907
Gander International NFLD-TN	4,099
Halifax International NS-NÉ	112,866
Kamloops BC-CB	4,726
Kelowna BC-CB	22,735
Lester B. Pearson International ONT	1,101,821
Mirabel International QUE-QUÉ	71,663
Moncton NB	12,479
Montréal International QUE-QUÉ	421,294
Ottawa International ONT	155,981
Prince George BC-CB	16,820
Québec QUE-QUÉ	31,308
Regina SASK	47,990
Saint John NB	12,259
Saskatoon SASK	41,851
Sault Ste Marie ONT	10,369
Sept-Îles QUE-QUÉ	9,611
St. Johns NFLD-TN	33,863
Sudbury ONT	10,351
Sydney NS-NÉ	4,252
Thunder Bay ONT	31,944
Vancouver International BC-CB	429,878
Victoria International BC-CB	8,489
Windsor ONT	18,368
Winnipeg International MAN	140,302
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,227,294

Preliminary airport activity data indicate that 3.2 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at 30 major Canadian airports during November 1986, a decrease of 2.1% relative to November 1985.

Of these 30 airports, 24 showed decreases in passenger traffic for November 1986 compared to November 1985; the decreases ranged from 2.4% at Ottawa International to 59.0% at Sydney. At the six airports showing increases in passenger traffic, the gains ranged from 1.4% at Thunder Bay to 5.6% at Lester B. Pearson International.

The number of passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at the 30 major Canadian airports during the first eleven months of 1986 reached 44.1 million, an increase of 5.8% relative to the same period of 1985.

For additional information, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 4.

Services à horaire fixe - Passagers totaux embarqués et  
débarqués aux principaux aéroports canadiens, novembre  
1986 (Données provisoires).

November	November	% Change
1986	1985	November 1986/1985
Novembre	Novembre	Variation en % Novembre
261,642	252,330	3.7
6,376	11,397	-44.1
123,174	133,251	-7.6
60,010	62,935	-4.6
9,866	12,034	-18.0
10,907	14,397	-24.2
4,099	8,963	-54.3
112,866	133,711	-15.6
4,726	7,555	-37.4
22,735	29,118	-21.9
1,101,821	1,043,324	5.6
71,663	85,354	-3.1
12,479	17,974	-30.6
421,294	441,745	-4.6
155,981	159,848	-2.4
16,820	17,447	-3.6
31,308	44,462	-29.6
47,990	46,951	2.2
12,259	15,818	-22.5
41,851	42,912	-2.5
10,369	14,979	-30.8
9,611	11,473	-16.2
33,863	41,206	-17.8
10,351	9,824	5.4
4,252	10,383	-59.0
31,944	31,515	1.4
429,878	415,446	3.5
8,489	11,583	-26.7
18,368	18,938	-3.0
140,302	150,292	-6.6
3,227,294	3,297,165	-2.1

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 des principaux aéroports canadiens totalisait 3.2 millions en novembre 1986, une baisse de 2.1% relativement à novembre 1985.

Pendant novembre 1986, 24 de ces 30 principaux aéroports ont montré une baisse dans le trafic passagers relativement à novembre 1985. Les baisses s'échelonnaient de 2.4% à l'aéroport international d'Ottawa à 59.0% à Sydney. Aux six aéroports qui ont montré des augmentations dans le trafic passagers, les gains s'échelonnaient de 1.4% à Thunder Bay à 5.6% à l'aéroport international Lester B. Pearson.

Le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 des principaux aéroports canadiens pendant les onze premiers mois de 1986 totalisait 44.1 millions, une hausse de 5.8% relativement à la même période de 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Scheduled Services - Top 30 Canadian Airports  
Ranked by Total Enplaned plus Deplaned Cargo,  
Third Quarter 1986. (Preliminary Data).

Rank	Airports	Third Quarter 1986 Troisième trimestre	Third Quarter 1985 Troisième trimestre	% Change Third Quarter 1986/1985 Variation en % troisième trimestre
Rang	Aéroports	('000 Kg)	('000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	49 738.8	51 634.4	-3.7
2	Vancouver International BC-CB	24 281.6	22 246.8	9.1
3	Mirabel International QUE-QUÉ	18 689.1	19 615.1	-4.7
4	Montréal International QUE-QUÉ	7 634.3	7 466.4	2.2
5	Edmonton International ALTA-ALB	7 560.4	9 482.6	-20.3
6	Calgary International ALTA-ALB	6 267.0	8 058.5	-22.2
7	Halifax International NS-NÉ	4 531.3	4 682.5	-3.2
8	Winnipeg International MAN	3 814.0	4 283.7	-11.0
9	St. John's NFLD-TN	1 622.9	1 614.4	0.5
10	Ottawa International ONT	1 238.2	1 149.2	7.7
11	Frobisher NWT-TNO	570.1	663.0	-14.0
12	Sept-Îles QUE-QUÉ	522.9	523.6	-0.1
13	Québec QUE-QUÉ	519.2	426.2	21.8
14	Yellowknife NWT-TNO	499.6	438.6	13.9
15	Inuvik NWT-TNO	409.9	381.9	7.3
16	Regina SASK	385.9	410.6	-6.0
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	347.8	489.5	-28.9
18	Saskatoon SASK	344.0	411.5	-16.4
19	Fort St. John BC-CB	312.7	353.7	-11.6
20	Kuuujuaq QUE-QUÉ	312.6	332.7	-6.0
21	Charlottetown PEI-ÎPÉ	309.4	217.2	42.4
22	Whitehorse YT-TY	303.1	284.4	6.6
23	Thunder Bay ONT	281.5	249.6	12.8
24	Resolute Bay NWT-TNO	279.3	275.9	1.2
25	Goose Bay NFLD-TN	269.1	199.3	35.0
26	Norman Wells NWT-TNO	262.0	305.2	-14.2
27	Moncton NB	241.4	282.8	-14.6
28	Saint John NB	225.3	199.7	12.8
29	Kelowna BC-CB	219.7	260.0	-15.5
30	Val D'Or QUE-QUÉ	218.9	192.7	13.6
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		132 212.0	137 131.7	-3.6

Airport activity data indicate that 132 212 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports (as ranked by cargo volumes) during the third quarter of 1986, a decrease of 3.6% compared to the third quarter of 1985.

Of the top 30 airports, 16 showed decreases in cargo traffic for the third quarter of 1986 compared to the third quarter of 1985. The decreases ranged from 0.1% at Sept-Îles to 28.9% at Edmonton Municipal. At the 14 airports showing increases in cargo traffic, the gains ranged from 0.5% at St. John's to 42.4% at Charlottetown.

The volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 airports during the first nine months of 1986 registered 389 872 tonnes, a decrease of 5.9% relative to the same period of 1985.

For additional information, please contact

TABLEAU 5.

Services à horaire fixe - Classement des 30 principaux  
aéroports canadiens selon les marchandises embarquées et  
débarquées, troisième trimestre 1986. (Données provi-  
soires).

Les données sur l'activité aéroportuaire indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe, aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 132 212 tonnes métriques pendant le troisième trimestre de 1986, une baisse de 3.6% par rapport au troisième trimestre de 1985.

Des 30 principaux aéroports, 16 ont montré une baisse dans le trafic au troisième trimestre de 1986 par rapport au troisième trimestre de 1985. Les baisses s'échelonnaient de 0.1% à Sept-Îles à 28.9% à l'aéroport municipal d'Edmonton. Aux 14 aéroports qui montraient des hausses dans le trafic de marchandises, les gains s'échelonnaient de 0.5% à St. John's à 42.4% à Charlottetown.

Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports pendant les neuf premiers mois de 1986 s'élevait à 389 872 tonnes, une baisse de 5.9% relativement à la même période de 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez

## SPECIAL RELEASE

**Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Passenger Traffic, Third Quarter 1986  
(Preliminary Data).**

Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by 38.2% in the third quarter 1986 relative to the same period a year earlier. Table 6 provides a sectorial distribution of the traffic. Intraprovincial traffic continued to make up approximately 80% of the total traffic, recording an increase of 361,500 passengers (31.6%) between the third quarter of 1985 and the same period in 1986.

Interprovincial traffic recorded a large increase (138.9%) for the second quarter in a row. As in the second quarter 1986, this increase was concentrated within the Maritime provinces, and between Ontario and Quebec. Air Nova, a new carrier for third quarter 1986, joined Air Atlantic in competition for passenger traffic in the Maritime provinces. Nordair Metro and City Express registered large increases in traffic between Ontario and Quebec.

TABLE 6

**Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Passengers by Sector of Operation, Third  
Quarter 1986 (Preliminary Data).**

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	3rd Qtr. 1986 3ième trim.	3rd Qtr. 1985 3ième trim.	% Change 1986/1985 Variation en %	3rd Qtr. 1986 3ième trim.	3rd Qtr. 1985 3ième trim.	
	('000)	('000)				
Domestic						Intérieur
-Intraprovincial	1,506.4	1,144.8	31.6	78.7	82.7	-intraprovincial
Domestic						Intérieur
-Interprovincial	306.8	128.4	138.9	16.0	9.3	-interprovincial
Transborder						Transfrontalier
-International	100.2	111.2	-9.9	5.3	8.0	-international
Total	1,913.4	1,384.4	38.2	100.0	100.0	Total

Table 7 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin/destination while Table 8 displays passenger volume for the top 40 sites in passenger traffic during the third quarter of 1986.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

**Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Trafic de passagers, troisième trimestre 1986 (données  
préliminaires).**

Au cours du troisième trimestre de 1986, le trafic de passagers des services non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 38.2% par rapport à la même période l'année précédente. Le tableau 6 présente une distribution du trafic par secteur. Le trafic intraprovincial continue de représenter approximativement 80% du trafic total, enregistrant un accroissement de 361,500 passagers (31.6%) au troisième trimestre de 1986 par rapport au troisième trimestre de 1985.

Le trafic interprovincial a enregistré un accroissement substantiel (138.9%) pour le deuxième trimestre consécutif. Comme c'était le cas au deuxième trimestre de 1986, cet accroissement était concentré à l'intérieur des provinces maritimes et entre le Québec et l'Ontario. Air Nova, nouveau transporteur au troisième trimestre de 1986, entrainé dans la compétition avec Air Atlantic pour le trafic de passagers dans les Provinces maritimes. Nordair Métro et City Express ont enregistré des accroissements significatifs de trafic entre l'Ontario et le Québec.

TABLEAU 6

**Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Passagers par secteur d'opération, troisième trimestre  
1986 (données préliminaires).**

La ventilation des données par province ou territoire d'origine/destination figure au tableau 7, alors que le tableau 8 présente le volume de trafic par site pour les 40 principaux sites quant au volume de passagers pendant le troisième trimestre de 1986.



The 55.2% increase for the province of British Columbia reflects increased competition between Time Air and Air BC. There were six sites, Campbell River, Castlegar, Comox, Kamloops, Kelowna, and Penticton recording large increases during the third quarter of 1986 which were not serviced by either Time Air or Air BC in the third quarter of 1985. Also McCully Aviation began operations during this period. Six different carriers already operating in British Columbia added new sites to their flight schedule. It should also be noted that EXPO 86 was taking place in Vancouver during this period.

The Yukon Territory experienced a substantial (-40.6%) decrease in traffic during the third quarter 1986 relative to third quarter 1985. The 50.4% decrease (from 4,285 passengers to 2,125 passengers) in traffic into and out of Whitehorse, Yukon is largely responsible for this drop.

TABLE 7

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passengers by Province or Territory, Third Quarter 1986 (Preliminary Data).**

Province/Territory of Origin/Destination	Total Outbound and Inbound Passengers		% Change 1986/1985 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
	Nombre total de passagers entrant et sortant			
	3rd Qtr. 1986 3ième trim.	3rd Qtr. 1985 3ième trim.		
P.E.I.	6,485	0	-	Î.P.É.
NEWFOUNDLAND	59,570	22,282	167.3	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	82,459	5,830	1,314.4	NOUVELLE-ÉCOSSE
NEW BRUNSWICK	31,171	0	-	NOUVEAU BRUNSWICK
QUEBEC	187,778	103,477	81.5	QUÉBEC
ONTARIO	537,311	483,851	11.0	ONTARIO
MANITOBA	68,299	68,765	-0.7	MANITOBA
SASKATCHEWAN	29,354	28,665	2.4	SASKATCHEWAN
ALBERTA	148,056	153,244	-3.4	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	678,840	437,350	55.2	COLOMBIE-BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	4,005	6,742	-40.6	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	80,108	74,259	7.9	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	1,913,436	1,384,455	38.2	TOTAL CANADA

Passenger site summary statistics displayed in the accompanying tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III,IV,V) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2, 9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated. For further information, please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989) or Ms. C. Walsh (819-997-6173).

L'accroissement de 55.2% enregistré pour la province de la Colombie-Britannique est représentatif de la compétition accrue entre Time Air et Air B.C. On note plus spécifiquement des accroissements significatifs à Campbell River, Castlegar, Comox, Kamloops, Kelowna et Penticton au troisième trimestre de 1986. Ces sites n'étaient pas desservis par Time Air ou Air BC au troisième trimestre de 1985. McCully Aviation a également inauguré ses opérations au cours de la période observée. Six transporteurs desservant la Colombie-Britannique ont ajouté des nouveaux sites à leurs horaires de vol. De plus, il est à noter qu'EXPO 86 se déroulait au cours de cette période.

Le territoire du Yukon a enregistré une baisse significative (-40.6%) de trafic au cours du troisième trimestre de 1986 par rapport au troisième trimestre de 1985. La diminution de 50.4% (de 4,285 passagers à 2,125 passagers) du trafic entrant et sortant à Whitehorse, Yukon a contribué principalement à cette baisse.

TABLEAU 7

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Nombre de passagers par province ou territoire, troisième trimestre 1986 (données préliminaires).**

Les tableaux connexes présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,V) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III, et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée. Pour des renseignements supplémentaires veuillez communiquer avec Mme. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 8

Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, Third Quarter 1986  
(Preliminary Data).

TABLEAU 8

Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Données sommaires par site, troisième trimestre 1986 (données préliminaires).

Rank Rang	Site	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1986/1985 Variation en %
		3rd Qtr./3ième trim. 1986	3rd Qtr./3ième trim. 1985	
11	Calgary, ALTA-ALB(1)	31,517	33,408	-5.7
19	Campbell River, BC-CB	22,593	11,480	96.8
28	Castlegar, BC-CB	13,481	5,556	142.6
38	Deer Lake, NFLD-TN	9,456	2,931	222.6
9	Edmonton, ALTA-ALB(2)	41,917	40,121	4.5
36	Frobisher Bay, NWT-TNO	9,830	6,149	59.9
27	Grand Prairie, ALTA-ALB	14,469	14,568	-0.7
7	Halifax, NS-NÉ(1)	62,726	4,606	1261.8
39	Inuvik, NWT-TNO	9,371	11,646	-19.5
24	Kamloops, BC-CB	17,637	1,857	849.8
13	Kelowna, BC-CB	26,441	5,892	348.8
15	Lethbridge, ALTA-ALB	25,230	22,068	14.3
8	London, ONT	46,912	49,707	-5.6
31	Medicine Hat, ALTA-ALB	10,856	10,560	2.8
29	Moncton, NB	13,287	0	-
6	Montréal, QUE-QUÉ.(3)	72,562	29,982	142.0
16	Nanaimo, BC-CB(4)	25,209	25,566	-1.4
5	Ottawa, ONT(1)	76,127	78,585	-3.1
37	Port Hardy, BC-CB	9,464	13,195	-28.3
34	Powell River, BC-CB	10,154	9,224	10.1
32	Prince Rupert, BC-CB	10,313	12,804	-19.5
10	Québec, QUE-QUÉ	32,580	7,525	333.9
21	St. John's, NFLD-TN	19,351	4,496	330.4
33	Sarnia, ONT	10,252	12,527	-18.2
30	Saskatoon, SASK(5)	12,399	10,749	12.3
25	Sault Ste. Marie, ONT	15,946	6,048	163.7
40	Sioux Lookout, ONT	9,320	8,372	11.3
22	Sudbury, ONT	19,261	20,530	-6.2
20	Sydney, NS-NÉ	19,618	923	2025.5
35	Thompson, MAN	9,924	7,921	25.3
14	Thunder Bay, ONT	26,005	23,853	9.0
23	Timmins, ONT	18,545	17,843	3.9
4	Toronto Island, ONT	84,151	40,705	106.7
3	Toronto, ONT(1)	121,499	119,739	1.5
1	Vancouver, BC-CB(1)	284,974	160,064	78.0
12	Vancouver Harbour, BC-CB	26,523	25,433	4.3
2	Victoria, BC-CB	144,798	82,793	74.9
18	Victoria Harbour, BC-CB	24,278	21,162	14.7
17	Winnipeg, MAN(1)	25,041	27,239	-8.1
26	Yellowknife, NWT-TNO	15,569	11,508	35.3
	TOTAL ABOVE AIRPORTS/ TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS	1,479,586	1,008,613	46.7
	GRAND TOTAL	1,913,436	1,384,455	38.2

1. Data are for international airport only at respective site.
2. Data are for Edmonton Municipal airport only.
3. Montréal includes Montréal International (Dorval) only.
4. Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
5. Data for Saskatoon exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service is reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services.

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton.
3. Montréal comprend l'aéroport international de Montréal (Dorval) seulement.
4. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
5. Les données pour Saskatoon excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service est rapporté dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux).

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE  
TRANSPORTATION DIVISION**

Obtainable from Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Shipping in Canada, A., Bil.

A. - Annual                      Bil. - Bilingual  
M. - Monthly                    O. - Occasional  
Q. - Quarterly

**Special Tabulations**

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

**DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA  
DIVISION DES TRANSPORTS**

En vente à la Division des publications, Statistique Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annuel                      Bil. - Bilingue  
M. - Mensuel                    H.S. - Hors série  
T. - Trimestriel

**Tabulations spéciales**

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.



**DID YOU KNOW...**

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2nd Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

July 1987

**SAVIEZ-VOUS...**

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Juillet 1987



# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 9

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° Preliminary operational data for the first six months of 1987 shows that passengers on major Canadian air carriers increased by 5.0% over the same period of 1986.
- ° Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports for the first five months of 1987 increased by 4.9% over this period of 1986.
- ° Charter passenger traffic between Canada and southern destinations rose 29.3% during the first quarter of 1987 relative to the same period a year earlier.
- ° Special Release: In 1985, for the top ten Canadian airports, 85.8% of all passengers travelling on commercial air services flew on mainline unit toll services. The market shares for other unit toll and charter services represented, respectively, 4.4% and 9.7% of passenger volume. Also in 1985, the domestic sector represented 65.9% of total demand, compared to 22.6% and 11.5%, respectively, for transborder (Canada-United States) and other international sectors.
- ° Preliminary airport activity data indicate that 46.6 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at 30 major Canadian airports in 1986, continuing the increasing trend observed over the past three years.

### RECENT RELEASE

- ° Air Carrier Operations in Canada, April-June 1986 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September, 1987

Vol. 19, N° 9

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- ° Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 5.0% du nombre de passagers pour les six premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986.
- ° Pour les cinq premiers mois de 1987, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 4.9% par rapport à la même période en 1986.
- ° Au cours du premier trimestre de 1987, le nombre de passagers des vols d'affrètement entre le Canada et le Sud a augmenté de 29.3% par rapport à la même période l'année précédente.
- ° Communiqué spécial: En 1985, aux dix principaux aéroports canadiens, 85.8% de tous les passagers voyageant à bord de vols commerciaux ont emprunté les services à taux unitaires des lignes principales. Les parts du marché des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement représentaient respectivement 4.4% et 9.7% du volume de passagers. Également en 1985, le secteur intérieur a représenté 65.9% de la demande globale, contre 22.6% et 11.5% respectivement pour les secteurs transfrontalier (Canada-Etats-Unis) et autre international.
- ° Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 des principaux aéroports canadiens s'élevait à 46.6 millions en 1986, prolongeant la tendance à la hausse observée au cours des trois dernières années.

### MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- ° Opérations des transporteurs aériens au Canada, Avril-juin 1986 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, June  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, juin 1987

	June 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Juin	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>			<b>Statistiques des opérations</b>		
Unit Toll and Charter Services			Services à taux unitaires et d'affrètement		
Passengers - Unit Toll	2,212	16.1	10,536	6.2	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	120	-29.0	1,641	-2.4	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,332	12.4	12,177	5.0	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	4 127 966	8.5	19 355 040	5.6	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	508 673	-26.1	4 826 767	-13.4	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 636 639	3.2	24 181 807	1.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 822 720	11.2	29 097 223	5.0	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	665 148	-26.0	6 033 279	-17.6	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 487 868	5.8	35 130 503	0.3	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	70.9	...	66.5	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	76.5	...	80.0	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	71.5	...	68.8	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	100 785	5.4	547 656	3.7	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	4 746	46.2	37 359	2.2	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	105 532	6.7	585 015	3.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	68	11.5	358	2.0	Heures de vol
ALL OPERATIONS			ENSEMBLE DES OPÉRATIONS		
Litres of turbo fuel consumed	334 919	6.7	1 780 600	-2.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>			<b>Statistiques financières</b>		
ALL OPERATIONS			ENSEMBLE DES OPÉRATIONS		
Operating Revenues - Unit Toll	423,865	3.7	2,092,661	5.9	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	31,651	1.0	240,162	-8.7	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	476,084	4.5	2,432,675	5.3	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	401,943	1.4	2,236,147	-5.7	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	14,563	-6.1	107,310	-0.4	Total des frais d'intérêt



A year-to-date comparison of the Level I figures for June 1987 over June 1986 shows that passengers, passenger-kilometres, and goods tonne-kilometres increased by 5.0%, 1.2% and 3.6% respectively.

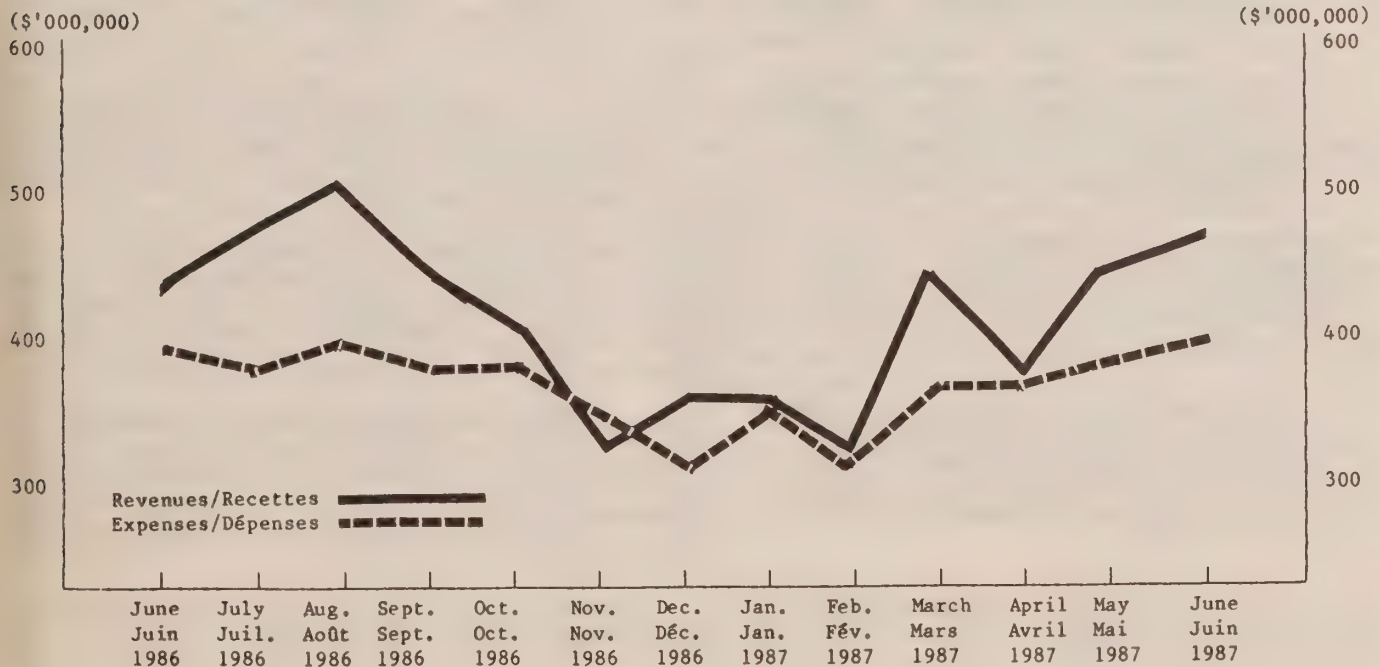
The amount of turbo fuel consumed in this period of 1987 has shown a decrease of 2.3% over 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and January to April.

An operating income of \$74.1 million was reported in June 1987, leading to a reported operating income of \$196.5 million for the first six months of 1987. Since 1981, when this survey was initiated, the greatest reported income for the period January to June had been \$65.6 million, reported in 1985.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from June 1986 to June 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les six premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 5.0%, 1.2% et 3.6% respectivement.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée au cours de cette période montrait une baisse de 2.3% comparativement à 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de janvier à avril.

Un revenu d'exploitation de \$74.1 millions a été déclaré pour le mois de juin 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$196.5 millions pour les six premiers mois de 1987. Depuis 1981, lors de l'initiation de l'enquête, le revenu le plus élevé rapporté pour la période de janvier à juin était de \$65.6 millions. Ce record fut enregistré en 1985.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de juin 1986 à juin 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. May and Year-to-Date, 1987. (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1987	% Change May 1987/1986	Year-to-Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	mai	Variation en % mai	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	26,580	2.2	129,623	5.9
2	Vancouver International BC-CB	26,457	3.4	115,230	11.1
3	Calgary International ALTA-ALB	18,196	17.4	78,647	5.9
4	Toronto Island ONT	17,611	4.2	73,283	14.4
5	Victoria International BC-CB	16,701	-3.9	75,613	6.8
6	Montréal International QUE-QUE	15,102	8.0	68,897	9.8
7	Ottawa International ONT	14,687	2.4	65,273	-2.6
8	Buttonville ONT	14,059	-4.5	56,532	2.1
9	St. Hubert QUE-QUE	12,875	-9.0	59,515	-9.5
10	Winnipeg MAN	12,813	-1.8	59,122	-1.9
11	Boundary Bay BC-CB	12,511	8.1	55,684	12.9
12	Hamilton City ONT	12,350	21.5	50,424	13.6
13	Abbotsford BC-CB	12,010	0.4	53,150	8.4
14	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,651	-3.1	47,570	-11.8
15	Québec QUE-QUE	11,024	4.5	48,014	13.0
16	Pitt Meadows BC-CB	10,617	11.7	46,241	32.0
17	Springbank ALTA-ALB	10,294	5.7	49,815	-1.4
18	Langley BC-CB	9,525	5.6	45,273	1.3
19	Thunder Bay ONT	9,494	37.0	43,209	23.0
20	Saskatoon SASK	9,020	15.0	40,130	2.8
21	London ONT	8,866	-1.9	43,800	15.7
22	Sudbury ONT	8,778	56.9	33,857	41.9
23	St. Andrews MAN	8,749	-5.6	36,250	-3.8
24	St. Honore QUE-QUE	8,443	-12.4	29,684	-0.1
25	Moncton NB	8,366	3.9	33,564	12.0
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		326,779	4.6	1,438,400	6.6
Total - Transport Canada Towers (61)/		495,379	2.1	2,128,409	4.9
Total - Tours de Transports Canada (61)					

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 2.1% in total movements during May, from 485,194 (1986) to 495,379 (1987).

The itinerant total represents the most movements for the month of May since 1981. Itinerant movements at the towers rose by 4.3% in May, 1987, as compared to May, 1986, while local movements fell by 1.1%.

Year-to-date itinerant movements at the towers were 6.9% (or 83,368 movements), higher as of May, 1987 than as of May, 1986. Toronto Island recorded an increase of 34.1% or 9,288 movements in this category during the first five months of 1987.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mai et cumulatif, 1987 (données préliminaires).

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports de Transports Canada totalisaient 495,379 en mai 1987, soit une augmentation de 2.1% par rapport aux 485,194 mouvements enregistrés en mai 1986.

Le nombre de mouvements itinérants enregistrés en mai 1987 surpassait les chiffres enregistrés pour la même période depuis 1981. Les mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle augmentaient de 4.3% en mai 1987 par rapport à mai 1986, alors que les mouvements locaux enregistrés baissaient de 1.1% pendant la même période.

Le total des mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle, de janvier à mai 1987, était de 6.9% (83,368 mouvements) supérieur au total enregistré pour la même période, l'année précédente. Les mouvements enregistrés pour cette catégorie à l'aéroport Toronto Island augmentaient de 34.1% (9,288 mouvements) au cours des cinq premiers mois de 1987.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region.  
First Quarter 1987 (Preliminary Data)

Region	First Quarter 1987 Premier trimestre	First Quarter 1986 Premier trimestre	Percentage change over previous year Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Région
Africa(1)	7	3,917	...	Afrique(1)
Asia(2)	11	9	...	Asie(2)
Europe(3)	33,652	39,176	-14.1	Europe(3)
Pacific(4)	-	69	...	Pacifique(4)
Southern(5)	750,159	580,310	29.3	Sud(5)
United States(6)	713,666	729,238	-2.1	États-Unis(6)
Total	1,497,495	1,353,719	10.6	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia).  
 (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
 (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
 (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
 (5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands - Mexico, Central America and South America).  
 (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie).  
 (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).  
 (3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).  
 (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, la Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
 (5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine - le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).  
 (6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Preliminary first quarter 1987 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 1,497,495, up 10.6% from 1986 figures. Travel to Mexico increased substantially during this quarter. The largest increases in traffic to Mexico were recorded at Manzanillo, with an increase of 447.9% (15,337 more passengers); Puerto Vallarta, with an increase of 108.7% (49,845 more passengers); and Zihuatanejo, with an increase of 100.8% (7,717 more passengers). For the fifth consecutive quarter, Venezuela and Columbia recorded large increases in traffic relative to previous years. The above explains the majority of the 29.3% increase to southern destinations.

Quebecair did not serve France in the first quarter of 1987. This explains the 44.7% drop in traffic to that country. The 56.3% drop in the number of passengers going in and out of Portugal can be explained by the fact that CPAL did not serve any points in that country since the last quarter of 1986.

For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

Les statistiques provisoires du premier trimestre 1987 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux augmentaient de 10.6% (1,497,495 passagers) comparativement aux chiffres de 1986. Les voyages au Mexique augmentaient substantiellement durant ce trimestre. Les augmentations majeures furent enregistrées à Manzanillo, avec une hausse de 447.9% (15,337 passagers de plus); à Porto Vallarta, avec une hausse de 108.7% (49,845 passagers de plus); et à Zihuatanejo, avec une hausse de 100.8% (7,717 passagers de plus). Pour le cinquième trimestre consécutif, on a observé des augmentations importantes de trafic au Venezuela et en Colombie relativement aux années précédentes. L'accroissement de 29.3% du trafic pour les destinations du Sud sont attribuables aux situations notées plus haut.

Québecair n'effectua aucun vol en France au premier trimestre de 1987, ce qui explique la baisse de 44.7% de trafic vers ce pays. La diminution de 56.3% des passagers entrant/sortant du Portugal est attribuable au fait que CPAL n'opéra aucun service à cet endroit depuis le dernier trimestre de 1986.

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 4.

Passenger Traffic (Enplaned & Deplaned Revenue Passengers) at the Top Ten Canadian Airports for Mainline Unit Toll, Other Unit Toll and Charter Services - by Category and Sector, 1984, 1985.

TABLEAU 4.

Trafic de passagers (passagers payants embarqués et débarqués) aux dix principaux aéroports canadiens pour les services à taux unitaires des lignes principales, les autres services à taux unitaires et les services d'affrètement - par catégorie et par secteur, 1984, 1985.

Airport	Category and sector	1985	1984	% Change 1985/1984 Variation en %	Catégorie et secteur
Aéroport					
( '000 )					
Calgary International (YYC)	Mainline Unit Toll Services	3,509	3,459	1.4	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	142	121	17.4	Autres services à taux unitaires
	Charter Services	248	278 <sup>r</sup>	-10.8	Services d'affrètement
	Domestic	3,101	3,027 <sup>r</sup>	2.4	Intérieur
	Transborder	655	672 <sup>r</sup>	-2.5	Transfrontalier
	Other International	143	158	-9.5	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	3,899	3,858 <sup>r</sup>	1.1	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Edmonton International (YEG)	Mainline Unit Toll Services	1,786	1,790	-0.2	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	3	-	-	Autres services à taux unitaires
	Charter Services	212	201	5.5	Services d'affrètement
	Domestic	1,725	1,678 <sup>r</sup>	2.8	Intérieur
	Transborder	178	217 <sup>r</sup>	-18.0	Transfrontalier
	Other International	98	96	2.1	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	2,001	1,992 <sup>r</sup>	0.5	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Edmonton Municipal (YXD)	Mainline Unit Toll Services	724	704	2.8	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	178	130	36.9	Autres services à taux unitaires
	Charter Services	1	1	-	Services d'affrètement
	Domestic	902	834	8.2	Intérieur
	Transborder	1	1	-	Transfrontalier
	Other International	-	-	-	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	903	835	8.1	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Halifax International (YHZ)	Mainline Unit Toll Services	1,697	1,534	10.6	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	10	10	-	Autres services à taux unitaires
	Charter Services	47	38 <sup>r</sup>	23.7	Services d'affrètement
	Domestic	1,615	1,464	10.3	Intérieur
	Transborder	63	60 <sup>r</sup>	5.0	Transfrontalier
	Other International	76	59	28.8	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	1,754	1,583 <sup>r</sup>	10.8	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Lester B. Pearson International (YYZ)	Mainline Unit Toll Services	13,112	12,535	4.6	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	442	255	73.3	Autres services à taux unitaires
	Charter Services	2,267	1,931 <sup>r</sup>	17.4	Services d'affrètement
	Domestic	8,582	8,103	5.9	Intérieur
	Transborder	4,708	4,481 <sup>r</sup>	5.1	Transfrontalier
	Other International	2,531	2,139 <sup>r</sup>	18.3	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	15,821	14,722 <sup>r</sup>	7.5	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Mirabel International (YMX)	Mainline Unit Toll Services	1,270	1,118	13.6	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	36	40	-10.0	Autres services à taux unitaires
	Charter Services	410	308 <sup>r</sup>	33.1	Services d'affrètement
	Domestic	95	110	-13.6	Intérieur
	Transborder	159	35	354.3	Transfrontalier
	Other International	1,462	1,322 <sup>r</sup>	10.6	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	1,716	1,467 <sup>r</sup>	17.0	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>

TABLE 4.

Passenger Traffic (Enplaned & Deplaned Revenue Passengers) at the Top Ten Canadian Airports for Mainline Unit Toll, Other Unit Toll and Charter Services - by Category and Sector, 1984, 1985 - Concluded

Airport Aéroport	Category and sector	1985	1984	% Change 1985/1984 Variation en %	Catégorie et secteur
( '000 )					
Montréal International (Dorval) (YUL)	Mainline Unit Toll Services	5,221	5,291	-1.3	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	107	56	91.1	Autres services à taux unit.
	Charter Services	216	264 <sup>r</sup>	-18.2	Services d'affrètement
	Domestic	3,630	3,590	1.1	Intérieur
	Transborder	1,913	2,020 <sup>r</sup>	-5.3	Transfrontalier
	Other International	1	1	-	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	5,544	5,611 <sup>r</sup>	-1.2	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Ottawa International (YOW)	Mainline Unit Toll Services	1,935	1,939	-0.2	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	301	138	118.1	Autres services à taux unit.
	Charter Services	36	29	24.1	Services d'affrètement
	Domestic	2,031	1,919	5.8	Intérieur
	Transborder	216	171	26.3	Transfrontalier
	Other International	25	16	56.2	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	2,272	2,106	7.9	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Vancouver International (YVR)	Mainline Unit Toll Services	5,750	5,739	0.2	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	600	448 <sup>r</sup>	33.9	Autres services à taux unit.
	Charter Services	668	582 <sup>r</sup>	14.8	Services d'affrètement
	Domestic	4,900	4,604 <sup>r</sup>	6.4	Intérieur
	Transborder	1,529	1,573 <sup>r</sup>	-2.8	Transfrontalier
	Other International	589	591 <sup>r</sup>	-0.3	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	7,018	6,769 <sup>r</sup>	3.7	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Winnipeg International (YWG)	Mainline Unit Toll Services	1,967	1,954 <sup>r</sup>	0.7	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	91	71	28.2	Autres services à taux unit.
	Charter Services	93	92 <sup>r</sup>	1.1	Services d'affrètement
	Domestic	1,801	1,772	1.6	Intérieur
	Transborder	305	298	2.3	Transfrontalier
	Other International	44	47	-6.4	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	2,151	2,117 <sup>r</sup>	1.6	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>
Total Top Ten Airports/ Ensemble des dix principaux aéroports	Mainline Unit Toll Services	36,971	36,064	2.5	Services à taux unitaires
	Other Unit Toll Services	1,910	1,270	50.4	Autres services à taux unit.
	Charter Services	4,198	3,726 <sup>r</sup>	12.7	Services d'affrètement
	Domestic	28,383	27,101 <sup>r</sup>	4.7	Intérieur
	Transborder	9,728	9,528 <sup>r</sup>	2.1	Transfrontalier
	Other International	4,969	4,430 <sup>r</sup>	12.2	Autre international
	GRAND TOTAL <sup>1</sup>	43,079	41,060 <sup>r</sup>	4.9	TOTAL GLOBAL <sup>1</sup>

<sup>r</sup> revised figures.

<sup>r</sup> nombres rectifiés.

1. Some totals may not add due to rounding.

1. Certains totaux sont pas justes à cause de données arrondies.

Sources: Statistics Canada: 51-005, 51-207, 51-501E and Internal Reports.

Sources: Statistique Canada: 51-005, 51-207, 51-501F et rapports internes.

The number of passengers travelling on unit toll (composed of mainline unit toll and other unit toll) and charter services, enplaned and deplaned at the top ten Canadian airports in 1985 reached 43.1 million (which represents about 80.0% of all airport activity), an increase of 4.9% relative to a year earlier.

In 1985, passenger traffic exceeded 1984 levels at all airports, except for Montréal International (with a 1.2% decline), with gains ranging from 0.5% at Edmonton International to 17.0% at Mirabel International.

#### Market Shares by Category of Service

In 1985, for the top ten airports, 85.8% of all passengers travelling on commercial air services flew on mainline unit toll services. The market shares for other unit toll and charter services represented, respectively, 4.4% and 9.7% of passenger volume. In 1984, mainline unit toll accounted for 87.8%, other unit toll 3.1% and charter 9.1% (see Figure 4.1).

As illustrated in Figure 4.2, the mainline unit toll services are predominant at all airports. The market shares for charter services exceeded the market shares for other unit toll services at all airports with the exception of Edmonton Municipal and Ottawa International.

The increasing trend in favour of other unit toll and charter services, began in the 1980's, and especially in 1983. This shift is the result of several factors. Local carriers have increased their market share, now offering many of the services previously performed by Level I carriers. Local carriers have also gained an advantage by the removal of certain licence restrictions and entry barriers, all part of the 1984 Canadian Air Policy proposal. Charter carriers benefitted from the new air policies as well, especially from the increased liberalization of entry requirements.

In 1985, a growth in each category of service was recorded for the total top ten airports relative to 1984. The number of passengers carried on mainline unit toll services increased by 2.5% (from 36.1 million to 37.0 million), while the passenger volumes on other unit toll and charter services increased respectively by 50.4% (from 1.3 million to 1.9 million) and 12.7% (from 3.7 million to 4.2 million).

The airports that experienced most of the increase in mainline unit toll services were Mirabel International with 13.6% and Halifax International with 10.6%. For other unit toll services, the airports that contributed most were Ottawa International with 118.1% and Montréal International with 91.1%. For charter services, Mirabel International and Ottawa International have witnessed the most significant increases, with 33.1% and 24.1%, respectively.

Le nombre de passagers voyageant sur des services à taux unitaires (qui se composent des taux unitaires des lignes principales et des autres taux unitaires) et sur des services d'affrètement, embarqués et débarqués aux dix principaux aéroports canadiens s'est chiffré à 43.1 millions (représentant environ 80.0% de toute l'activité aéroportuaire) en 1985, une hausse de 4.9% par rapport à l'année précédente.

En 1985, le trafic de passagers a dépassé les niveaux de 1984 dans tous les aéroports concernés, à l'exception de l'aéroport international de Montréal (où une baisse de 1.2% fut notée), les gains s'échelonnant de 0.5% à l'aéroport international d'Edmonton à 17.0% à l'aéroport international de Mirabel.

#### Parts du marché par catégorie de service

En 1985, aux dix principaux aéroports, 85.8% de tous les passagers voyageant à bord de vols commerciaux ont emprunté les services à taux unitaires des lignes principales. Les parts du marché des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement représentaient respectivement 4.4% et 9.7% du volume de passagers. En 1984, les services à taux unitaires des lignes principales représentaient 87.8% du volume, les autres services à taux unitaires, 3.1%, et les services d'affrètement, 9.1% (voir figure 4.1).

Tel que présenté à la figure 4.2, les services à taux unitaires des lignes principales sont prédominants à tous les aéroports. Les parts du marché des services d'affrètement ont dépassé les parts du marché des autres services à taux unitaires à tous les aéroports à l'exception de l'aéroport municipal d'Edmonton et l'aéroport international d'Ottawa.

Le mouvement en faveur des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement a débuté dans les années 1980, et surtout à partir de 1983. Ce changement est le fait de plusieurs facteurs. Les transporteurs locaux se sont emparés d'une plus grosse part du marché, assurant désormais quantité de services qui étaient auparavant effectués par des transporteurs de niveau I. Les transporteurs locaux ont également tiré profit de l'élimination de certaines restrictions de permis et de barrières d'accès, qui s'inscrivent dans le cadre du projet de politique aérienne canadienne de 1984. Les transporteurs exploitant des vols d'affrètement ont eux aussi bénéficié de ces nouvelles politiques aériennes, notamment de l'assouplissement accru des critères d'accès.

En 1985, on nota une expansion dans chaque catégorie de service pour l'ensemble des dix principaux aéroports en regard de 1984. Le nombre de passagers transportés à bord de vols à taux unitaires des lignes principales s'est accru de 2.5% (de 36.1 millions à 37.0 millions), alors que le volume de passagers des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement augmentait respectivement de 50.4% (de 1.3 million à 1.9 million) et 12.7% (de 3.7 millions à 4.2 millions).

Les aéroports où la progression des vols à taux unitaires des lignes principales a été la plus forte ont été l'aéroport international de Mirabel avec 13.6% d'augmentation et l'aéroport international d'Halifax avec 10.6%. Pour ce qui est des autres services à taux unitaires, les aéroports qui ont connu les hausses les plus notables furent l'aéroport international d'Ottawa avec 118.1% et l'aéroport international de Montréal avec 91.1%. En ce qui concerne les services d'affrètement, les aéroports internationaux de Mirabel et d'Ottawa ont connu les augmentations les plus significatives, soit respectivement 33.1% et 24.1%.



Figure 4.1

Passenger Traffic at the Top Ten Canadian Airports, Market Shares by Category of Service, 1984, 1985

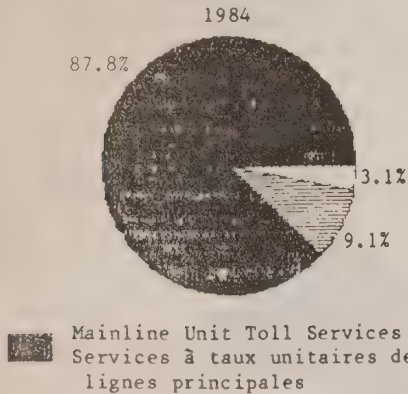


Figure 4.1

Trafic de passagers au dix principaux aéroports canadiens, parts du marché par catégorie de service, 1984, 1985

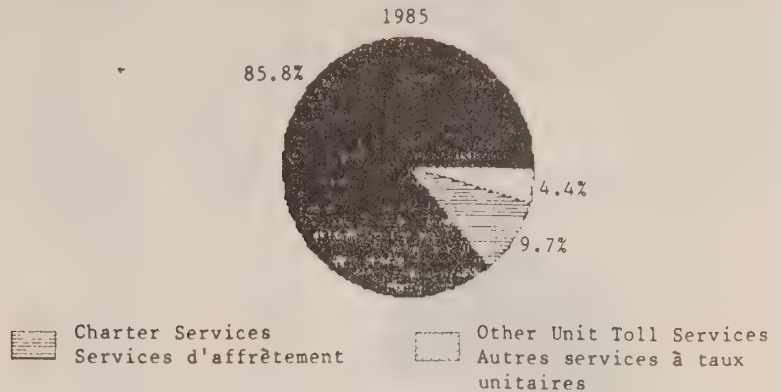


Figure 4.2

Passenger Traffic by Airport, Market Shares by Category of Service, 1984, 1985

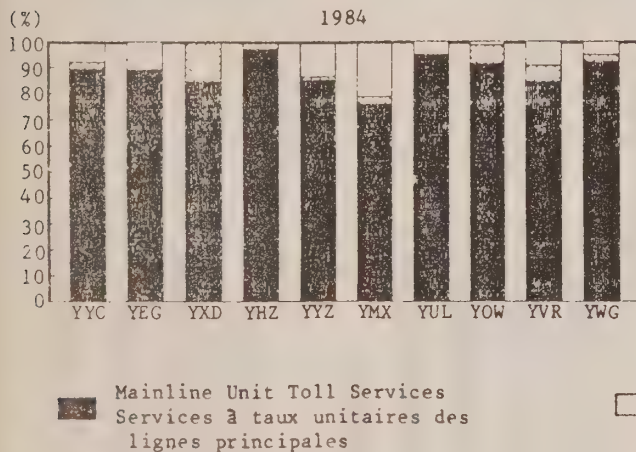
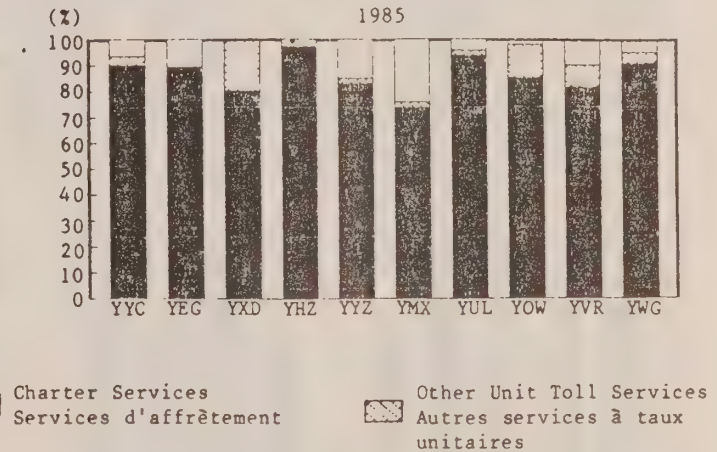


Figure 4.2

Trafic de passagers par aéroport, parts du marché par catégorie de service, 1984, 1985



#### Market Shares by Sector

In 1985, the domestic sector represented 65.9% of total demand, compared to 22.6% and 11.5%, respectively, for transborder (Canada-United States) and other international sectors (see Figure 4.3). Traffic in the domestic sector increased by 4.7% from 1984 to 1985. All airports are predominantly domestic, except for three specializing in overseas and other long-haul traffic. These are Mirabel International, Lester B. Pearson International and Vancouver International where domestic traffic accounted for 5.5%, 54.2% and 69.8% of total traffic, respectively, in 1985 (see Figure 4.4).

Between 1984 and 1985, the major increase was recorded in the other international sector, when traffic flows between the ten major Canadian airports and destinations in Europe, the Caribbean, the Orient, Mexico, and Central and South America went from 4.4 million to 5.0 million, representing an increase of 12.2%. Traffic across the Canada-United States border rose by 2.1%, from 9.5 million passengers in 1984 to 9.7 in 1985.

#### Parts du marché par secteur

En 1985, le secteur intérieur a représenté 65.9% de la demande globale, contre 22.6% et 11.5% respectivement pour les secteurs transfrontalier (Canada-États-Unis) et autre international (voir figure 4.3). Le trafic dans le secteur intérieur s'est accru de 4.7% de 1984 à 1985. Tous les aéroports ont avant tout une dénomination intérieure, à l'exception de trois d'entre eux qui se spécialisent dans les vols outre-mer et autres vols long-courriers. Il s'agit de l'aéroport international de Mirabel, de l'aéroport international Lester B. Pearson et de l'aéroport international de Vancouver où le trafic intérieur ne représentait que 5.5%, 54.2% et 69.8% respectivement du trafic total en 1985 (voir figure 4.4).

Entre 1984 et 1985, la principale hausse fut enregistrée dans le secteur autre international, alors que le trafic entre les dix principaux aéroports canadiens et les villes desservies en Europe, aux Caraïbes, en Orient, au Mexique et en Amérique centrale et du Sud est passé de 4.4 millions à 5.0 millions, ce qui représente une augmentation de 12.2%. Le trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 2.1%, passant de 9.5 millions en 1984 à 9.7 millions en 1985.

In 1985, the focal points for international travel were Lester B. Pearson International, Mirabel International and Vancouver International, connecting passengers and entry/departure centres for 92.2% of international travellers. For the transborder sector, terminals at Montréal International, Lester B. Pearson International and Vancouver International together accounted for 83.8% of Canadian traffic volume.

Figure 4.3

Passenger Traffic at the Top Ten Canadian Airports, Market Shares by Sector, 1984, 1985

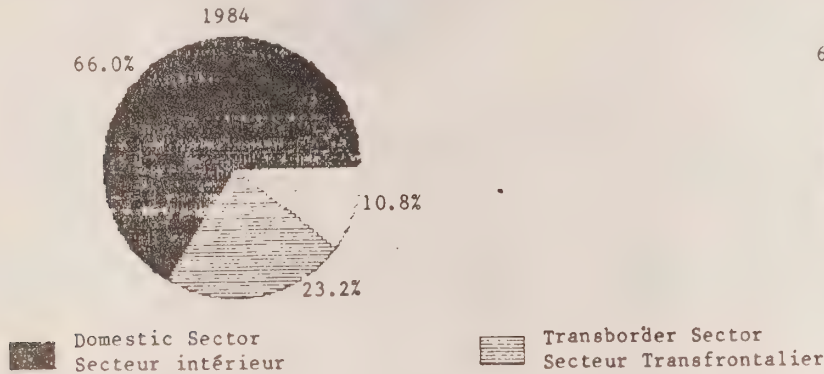
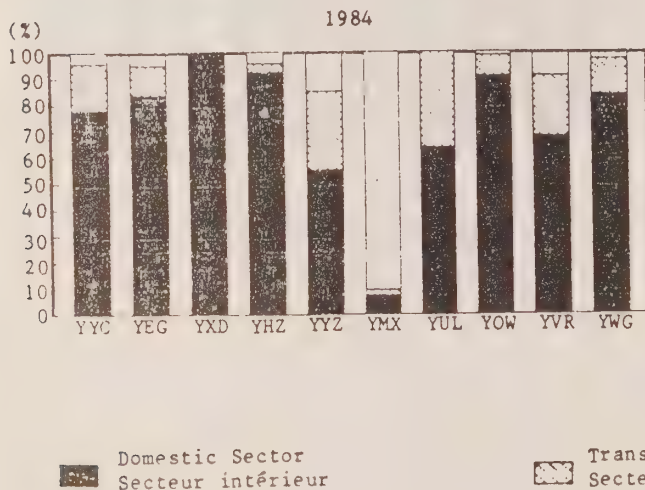


Figure 4.4

Passenger Traffic by Airport, Market Shares by Sector, 1984, 1985



For further information, please contact Miss L. Di Piéto (819-997-6176).

En 1985, les centres nerveux du trafic international furent l'aéroport international Lester B. Pearson, l'aéroport international de Mirabel et l'aéroport international de Vancouver, qui ont servi d'aéroports de correspondance et de centres d'entrée/départ à 92.2% de tous les passagers internationaux. Pour ce qui est du secteur transfrontalier, 83.8% de tout le trafic canadien est passé par les aéroports des aéroports internationaux de Montréal, Lester B. Pearson et Vancouver.

Figure 4.3

Trafic de passagers aux dix principaux aéroports canadiens, parts du marché par secteur, 1984, 1985

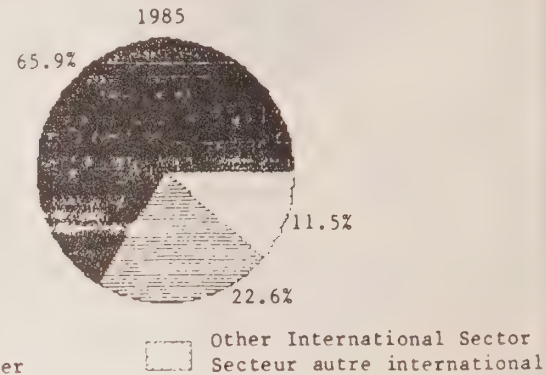
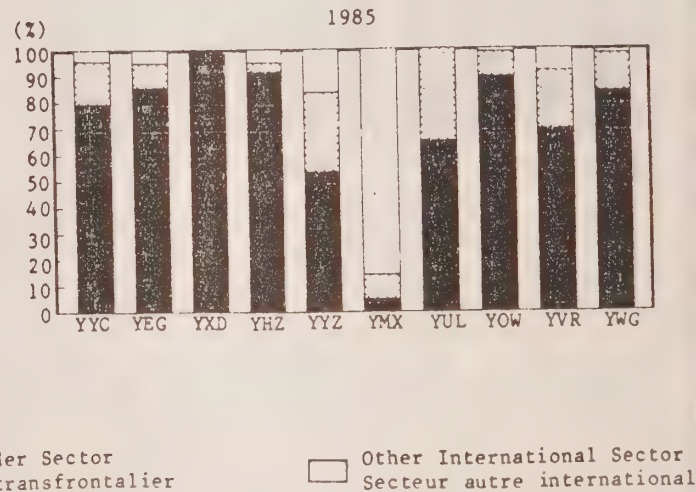


Figure 4.4

Trafic de passagers par aéroport, parts du marché par secteur, 1984, 1985



Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle. L. Di Piéto (819-997-6176).



TABLE 5.

Passengers Enplaned and Deplaned on Scheduled Services at Major Canadian Airports. December, Fourth Quarter and Annual 1986 (Preliminary Data).

TABLEAU 5.

Passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués, aux principaux aéroports canadiens. Décembre, quatrième trimestre et annuel 1986 (données provisoires).

Airports	December	Fourth	% Change	Annual	% Change
-	1986	Quarter	Fourth Quarter	1986	Annual
Aéroports	Décembre	Quatrième	Variation en %	Annuel	Variation en %
		trimestre	Quatrième trimestre		Annuel
Calgary International ALTA-ALB	310,388	884,367	3.7	3,814,607	3.6
Charlottetown PEI-ÎPÉ	7,629	23,909	-34.0	142,637	-12.3
Edmonton International ALTA-ALB	149,746	422,799	-5.4	1,964,657	6.8
Edmonton Municipal ALTA-ALB	54,393	179,466	-2.7	692,443	-9.0
Fort St. John BC-CB	11,166	32,166	-15.4	137,042	-5.4
Fredericton NB	13,120	37,670	-19.3	160,350	-16.2
Gander International NFLD-TN	5,237	15,520	-47.7	93,625	-29.4
Halifax International NS-NÉ	125,213	374,993	-14.7	1,710,750	-3.6
Kamloops BC-CB	6,081	15,698	-38.1	90,459	-35.6
Kelowna BC-CB	32,117	80,513	-16.6	355,742	-10.2
Lester B. Pearson International ONT	1,157,255	3,558,409	5.8	15,145,445	10.9
Mirabel International QUE-QUE	82,311	243,081	-16.2	1,383,904	4.5
Moncton NB	14,137	41,360	-27.7	193,299	-15.2
Montréal International QUE-QUE	409,026	1,295,997	-3.9	5,439,882	-0.9
Ottawa International ONT	149,330	482,243	-3.1	1,936,707	-2.2
Prince George BC-CB	18,836	54,650	-2.7	215,338	-4.0
Québec QUE-QUE	29,006	96,848	-28.4	472,938	-11.7
Regina SASK	52,606	153,730	3.5	610,890	3.3
Saint John NB	13,226	40,705	-20.3	188,954	-7.6
Saskatoon SASK	47,267	138,820	0.2	574,217	1.9
Sault Ste Marie ONT	11,163	35,239	-25.1	176,523	-3.5
Sept-Îles QUE-QUE	10,495	31,117	-12.7	136,498	-9.2
St. Johns NFLD-TN	34,886	107,922	-13.9	500,680	-5.3
Sudbury ONT	10,347	32,502	5.1	129,884	4.4
Sydney NS-NÉ	4,985	15,204	-56.8	113,356	-24.6
Thunder Bay ONT	36,134	104,759	3.7	417,059	0.3
Vancouver International BC-CB	493,253	1,509,646	9.4	7,247,735	19.9
Victoria International BC-CB	11,488	30,893	-36.9	133,400	-56.3
Windsor ONT	18,948	59,217	-3.8	246,611	6.3
Winnipeg International MAN	171,730	492,860	-2.6	2,177,925	-5.4
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,491,519	10,592,303	-0.6	46,603,557	5.4

Preliminary airport activity data indicate that 46.6 million passengers, travelling on scheduled services, enplaned and deplaned at 30 major Canadian airports in 1986, up 5.4% from the 44.2 million passengers recorded in 1985. Scheduled passenger traffic at these airports has shown an increasing trend over the past three years after recording a low of 40.4 million passengers, enplaned and deplaned, in 1983.

Of these 30 major Canadian airports, 10 showed increases in scheduled passenger traffic for 1986 relative to 1985; the gains ranged from 0.3% at Thunder Bay to 19.9% at Vancouver International. The success of EXPO 86 accounted for the substantial increase in traffic recorded at Vancouver International. Of the 20 airports recording decreases in scheduled passenger traffic, the decreases ranged from 0.9% at Montréal International to 56.3% at Victoria International. The decrease at Victoria International is attributable to carriers, not covered in this survey, performing services previously operated by participating carriers.

For additional information, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 des principaux aéroports canadiens, s'élevait à 46.6 millions en 1986; une hausse de 5.4% par rapport aux 44.2 millions de passagers rapportés en 1985. Au cours des trois dernières années, on a observé une tendance à la hausse du trafic de passagers à horaire fixe embarqués et débarqués à ces aéroports; le plus bas niveau de passagers (40.4 millions) avait été enregistré en 1983.

Des augmentations de trafic furent enregistrées à 10 des 30 aéroports principaux pour 1986 comparativement à 1985, les gains s'échelonnant de 0.3% à Thunder Bay à 19.9% à l'aéroport international de Vancouver. Le succès d'EXPO 86 explique l'augmentation substantielle de trafic enregistré à l'aéroport international de Vancouver. Les baisses de trafic rapportées aux 20 autres principaux aéroports s'échelonnaient de 0.9% à l'aéroport international de Montréal à 56.3% à l'aéroport international de Victoria. La baisse du volume de passagers enregistré à l'aéroport international de Victoria est attribuable au fait que les transporteurs qui ne font pas partie de l'enquête opèrent des services exploités auparavant par des transporteurs participants.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).



**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE  
TRANSPORTATION DIVISION**

Obtainable from Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Shipping in Canada, A., Bil.
- A. - Annual                      Bil. - Bilingual  
M. - Monthly                    O. - Occasional  
Q. - Quarterly

**Special Tabulations**

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

**DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA  
DIVISION DES TRANSPORTS**

En vente à la Division des publications, Statistique Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.
- A. - Annuel                      Bil. - Bilingue  
M. - Mensuel                    H.S. - Hors série  
T. - Trimestriel

**Tabulations spéciales**

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2<sup>nd</sup> Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 10

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- An operating income of \$285.4 million was reported for the Level I air carriers for the period of January to July, 1987. Since the inception of the monthly Advance Statistics survey in 1981, the highest level of income generated for this period had been \$87.5 million. This was reported by Level I carriers for January to July, 1985.
- Total aircraft movements at the Transport Canada towered airports showed a 5.3% increase during the first half of 1987, when compared to this period of 1986. Commercial and private movements rose by 7.5% and 3.4% respectively. Commercial movements over the January to June period have shown a steady increase in recent years amounting to 23.0% since 1983.
- Total operating revenues reported by Level I air carriers increased by 5.3% to \$4.9 billion in 1986. Operating income for these carriers rose from \$51.6 million in 1985 to \$212.6 million in 1986.
- The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,144,440 during the second quarter of 1987, down 3.4% compared to the second quarter of 1986.

### RECENT RELEASE

- Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Third Quarter 1986 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October, 1987

Vol. 19, No. 10

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- Au cours de la période de janvier à juillet 1987, un revenu d'exploitation de \$285.4 millions a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I. Depuis le commencement de l'enquête des Statistiques préliminaires mensuelles en 1981, le niveau de revenu le plus élevé pour cette période s'était chiffré à \$87.5 millions. Les transporteurs de niveau I avaient déclaré ce montant pour la période de janvier à juillet 1985.
- Pour les six premiers mois de 1987, le nombre total de mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 5.3% par rapport à la même période en 1986. Le nombre de mouvements commerciaux et privés a augmenté de 7.5% et 3.4% respectivement. Pour la période de janvier à juin, les mouvements commerciaux ont augmenté de façon constante au cours des dernières années, enregistrant une hausse de 23.0% depuis 1983.
- En 1986, les recettes d'exploitation totales déclarées par les transporteurs aériens de niveau I ont augmenté de 5.3% pour atteindre \$4.9 milliards. Le revenu d'exploitation pour ces transporteurs est passé de \$51.6 millions en 1985 à \$212.6 millions en 1986.
- Au cours du deuxième trimestre de 1987, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,144,440, une baisse de 3.4% par rapport au deuxième trimestre de 1986.

### MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Troisième trimestre de 1986 (n° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre, 1987

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, July  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, juillet 1987

	July 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Juillet	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,980	2.4	12,518	5.6	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	160	-20.8	1,801	-4.4	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,140	0.2	14,319	4.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	4 357 404	4.7	23 714 158	5.5	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	618 781	-26.8	5 445 548	-15.1	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 976 186	-0.6	29 159 707	0.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 993 739	6.1	35 094 408	5.2	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	748 707	-23.9	6 782 479	-18.3	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 742 447	1.6	41 876 888	0.5	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	72.7	...	67.6	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	82.6	...	80.3	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	73.8	...	69.6	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	102 193	14.6	649 855	5.3	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	6 033	-10.1	43 392	0.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	108 227	12.9	693 247	5.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	66	10.0	424	3.9	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	342 421	-0.4	2 123 049	-2.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	458,362	7.5	2,551,673	6.2	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	34,822	-9.9	275,045	-8.9	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	512,949	6.6	2,946,335	5.6	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	424,412	9.6	2,660,876	-3.6	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	15,041	-17.9	122,238	-3.1	Total des frais d'intérêt

A year-to-date comparison of the Level I figures for July 1987 over July 1986 shows that passengers, passenger-kilometres, and goods tonne-kilometres increased by 4.2%, 0.9% and 5.0% respectively.

The amount of turbo fuel consumed in this period of 1987 has shown a decrease of 2.0% over 1986.

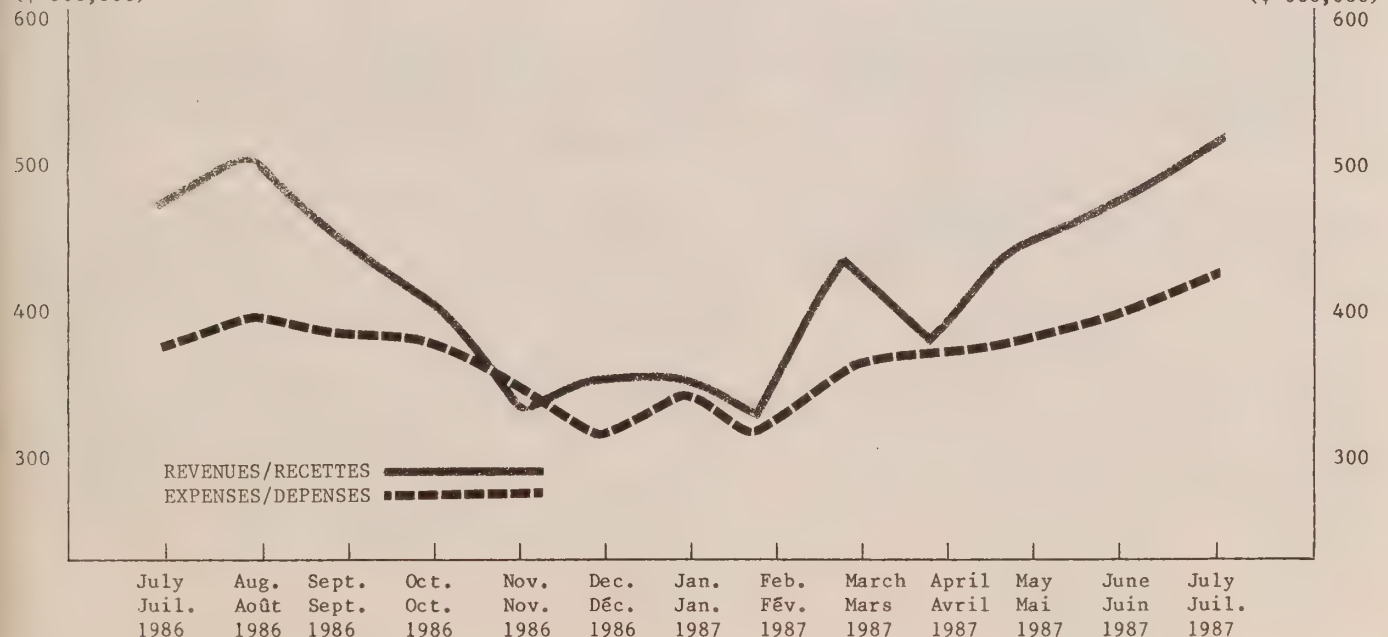
Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and January to April.

An operating income of \$88.5 million was reported in July 1987, leading to a reported operating income of \$285.4 million for the first seven months of 1987. Since 1981, when this survey was initiated, the greatest reported income for the period January to July had been \$87.5 million, reported in 1985.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from July 1986 to July 1987.

(\$'000,000)



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les sept premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 4.2%, 0.9% et 5.0% respectivement.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée au cours de cette période montrait une baisse de 2.0% comparativement à 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de janvier à avril.

Un revenu d'exploitation de \$88.5 millions a été déclaré pour le mois de juillet 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$285.4 millions pour les sept premiers mois de 1987. Depuis 1981, lors de l'initiation de l'enquête, le revenu le plus élevé rapporté pour la période de janvier à juillet était de \$87.5 millions. Ce record fut enregistré en 1985.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de juillet 1986 à juillet 1987.

(\$'000,000)

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. June and Year-to-Date, 1987. (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1987	% Change June 1987/1986	Year-to-Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation en % Juin	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	28,924	4.2	144,154	9.7
2	Lester B. Pearson International ONT	27,265	7.2	156,888	6.2
3	Hamilton City ONT	18,364	51.3	68,788	21.7
4	Calgary International ALTA-ALB	17,959	13.2	96,606	7.1
5	Buttonville ONT	17,422	2.7	73,954	2.2
6	Toronto Island ONT	17,418	-1.6	90,701	10.9
7	Victoria International BC-CB	17,062	5.0	92,675	6.4
8	Ottawa International ONT	16,379	12.6	81,652	0.1
9	Montréal International QUE-QUE	15,402	7.8	84,299	9.5
10	Winnipeg MAN	14,186	3.2	73,308	-0.9
11	St. Hubert QUE-QUE	13,869	-10.9	73,384	-9.8
12	Boundary Bay BC-CB	13,411	39.7	69,095	17.2
13	Abbotsford BC-CB	12,666	8.9	65,816	8.5
14	Pitt Meadows BC-CB	11,351	12.2	57,592	27.6
15	Sudbury ONT	11,130	81.7	44,987	50.0
16	London ONT	10,972	17.2	54,772	16.0
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,945	-3.5	58,515	-10.4
18	Québec QUE-QUE	10,575	0.2	58,589	10.5
19	Thunder Bay ONT	10,092	32.7	53,301	24.7
20	Waterloo-Wellington ONT	9,489	31.4	40,429	-0.4
21	Langley BC-CB	9,372	2.7	54,645	1.5
22	Springbank ALTA-ALB	9,291	-5.2	59,106	-2.0
23	Oshawa ONT	9,118	2.2	46,541	14.0
24	North Bay ONT	8,971	11.5	38,481	-0.1
25	St. Andrews MAN	8,428	-7.3	44,678	-4.5
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		350,061	9.8	1,782,956	7.1
Total - Transport Canada Towers (61)/		527,178	6.9	2,655,587	5.3
Total - Tours de Transports Canada (61)					

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 6.9% in total movements during June, from 493,173 (1986) to 521,178 (1987).

The itinerant total represents the most movements for the month of June since 1981. Itinerant movements at the towers rose by 5.8% in June, 1987, as compared to June, 1986, while local movements rose by 8.6%.

Vancouver International recorded the most itinerant and total movements of all the towered airports in June, 1987. Prior to June, Lester B. Pearson International had held the top ranking since September, 1983, interrupted only between June and September, 1986 when Vancouver led the towered airports.

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Juin et cumulatif, 1987 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1987	% Change June 1987/1986	Year-to-Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation en % Juin	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	28,924	4.2	144,154	9.7
2	Lester B. Pearson International ONT	27,265	7.2	156,888	6.2
3	Hamilton City ONT	18,364	51.3	68,788	21.7
4	Calgary International ALTA-ALB	17,959	13.2	96,606	7.1
5	Buttonville ONT	17,422	2.7	73,954	2.2
6	Toronto Island ONT	17,418	-1.6	90,701	10.9
7	Victoria International BC-CB	17,062	5.0	92,675	6.4
8	Ottawa International ONT	16,379	12.6	81,652	0.1
9	Montréal International QUE-QUE	15,402	7.8	84,299	9.5
10	Winnipeg MAN	14,186	3.2	73,308	-0.9
11	St. Hubert QUE-QUE	13,869	-10.9	73,384	-9.8
12	Boundary Bay BC-CB	13,411	39.7	69,095	17.2
13	Abbotsford BC-CB	12,666	8.9	65,816	8.5
14	Pitt Meadows BC-CB	11,351	12.2	57,592	27.6
15	Sudbury ONT	11,130	81.7	44,987	50.0
16	London ONT	10,972	17.2	54,772	16.0
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,945	-3.5	58,515	-10.4
18	Québec QUE-QUE	10,575	0.2	58,589	10.5
19	Thunder Bay ONT	10,092	32.7	53,301	24.7
20	Waterloo-Wellington ONT	9,489	31.4	40,429	-0.4
21	Langley BC-CB	9,372	2.7	54,645	1.5
22	Springbank ALTA-ALB	9,291	-5.2	59,106	-2.0
23	Oshawa ONT	9,118	2.2	46,541	14.0
24	North Bay ONT	8,971	11.5	38,481	-0.1
25	St. Andrews MAN	8,428	-7.3	44,678	-4.5
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		350,061	9.8	1,782,956	7.1
Total - Transport Canada Towers (61)/		527,178	6.9	2,655,587	5.3
Total - Tours de Transports Canada (61)					

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports de Transports Canada totalisaient 521,178 en juin 1987, soit une augmentation de 6.9% par rapport aux 493,173 mouvements enregistrés en juin 1986.

Le nombre de mouvements itinérants enregistrés en juin 1987 surpassait les chiffres enregistrés pour la même période depuis 1981. Les mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle augmentaient de 5.8% en juin 1987 par rapport à juin 1986, alors que les mouvements locaux enregistrés augmentaient de 8.6% pendant la même période.

En juin 1987, l'aéroport international de Vancouver enregistrerait le plus grand nombre de mouvements itinérants et locaux parmi tous les aéroports dotés d'une tour de contrôle. Avant cette période, l'aéroport international Lester B. Pearson avait occupé le premier rang depuis le mois de septembre 1983, à l'exception de la période juin à septembre 1986, alors que Vancouver avait dominé les aéroports dotés d'une tour de contrôle.

### Itinerant Movements\* by Type of Operation, January-June 1987

1980 was the peak year for annual totals in both itinerant movements (3,697,530) and total commercial movements (2,593,944) at the Transport Canada towers. The lowest annual totals in these categories since then occurred in 1983 with 2,882,663, and 1,936,647 movements respectively.

Figure 2.1 highlights the increase in total itinerant and commercial movements over the last four years, using June year-to-date figures.

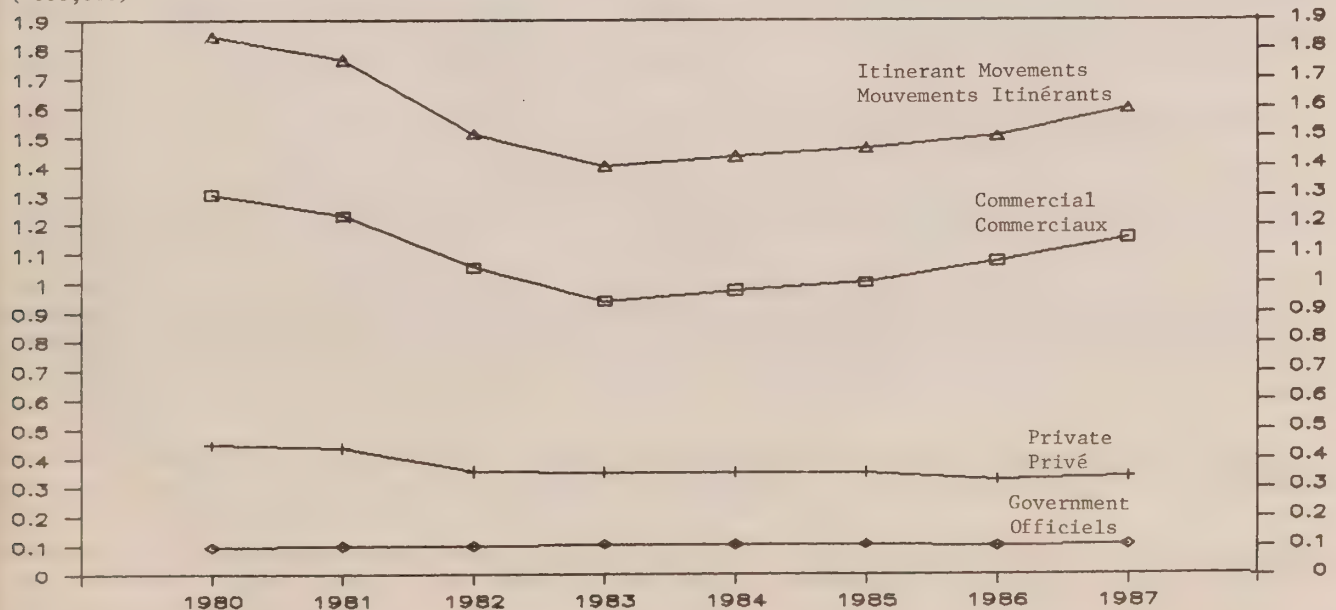
The 1,154,785 commercial movements recorded for January to June 1987 are 7.5% above the corresponding 1986 total of 1,074,367, and 23.0% above the corresponding 1983 total of 938,706. However, this 1986 figure is well below the June 1980 year-to-date commercial total of 1,302,505 movements. Over the years 1983-1987, for June year-to-date data, both commercial and total itinerant movements showed a steady increase, amounting to 23.0% and 14.7% respectively, over the five year period.

The 340,361 private movements for January to June 1987, are 3.4% above the corresponding 329,118 figure for 1986, but well below the 447,282 private movements recorded for the same period of 1980. Ownership and operating costs have increased significantly for private aircraft operators over this period.

Figure 2.1

Itinerant Movements by Type of Operation, Year-to-Date for January-June (1980 to 1987).

('000,000)



\* Excluding Vancouver Harbour.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

### Les mouvements itinérants\* par type d'opération, janvier à juin 1987.

1980 fut l'année dominante pour les mouvements itinérants (3,697,530) et les mouvements commerciaux (2,593,944) enregistrés aux aéroports avec tours de contrôle de Transport Canada. Les totaux annuels les plus bas pour ces catégories furent notés en 1983 avec 2,882,663 et 1,936,647 mouvements respectivement.

La figure 2.1 présente la hausse des mouvements itinérants totaux et commerciaux pour les quatre dernières années, et ce, en utilisant les chiffres cumulatifs de juin.

Les 1,154,785 mouvements commerciaux déclarés de janvier à juin 1987 sont en hausse de 7.5% par rapport aux 1,074,367 mouvements enregistrés pour la même période l'année précédente. Ils représentent une hausse de 23.0% par rapport aux 938,706 mouvements notés pour la période correspondante en 1983. Cependant, ce total pour 1987 est de beaucoup inférieur aux chiffres cumulatifs du mois de juin 1980 (1,302,505). En comparant les données de janvier à juin 1987 à celles de la même période en 1983, on note que les mouvements commerciaux et itinérants ont augmenté de façon constante, les hausses atteignant 23.0% et 14.7% respectivement au cours de cette période de cinq années.

Le nombre de mouvements privés enregistrés de janvier à juin 1987 totalisait 340,361, soit une hausse de 3.4% par rapport aux 329,118 mouvements privés enregistrés au cours de la même période en 1986. Le total des six premiers mois de 1987 est bien au-dessous des 447,282 mouvements privés qui furent enregistrés au cours de la même période de 1980. Les coûts d'opérations et de propriété pour les opérations privées au cours de cette période ont augmenté d'une façon marquée.

Figure 2.1

Mouvements itinérants par type d'opération, chiffres cumulatifs pour janvier à juin (1980 à 1987).

('000,000)

\* Vancouver Harbour est exclus.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

## Statement of Income, Canadian Air Carriers, Level I, 1986 (Preliminary Data)

	Total 1985	Total 1986	Air Canada	Canadian Pacific Air Lines	Eastern Provincial
\$ '000					
<b>Operating Revenues</b>					
Unit Toll Services	3,901,366	4,235,162	2,498,264	1,016,239	117,125
Charter and Contract Services	577,858	478,270	80,355	27,194	1,654
Other Flying Services	9,159	9,197	-	-	-
Incidental Air Transport Related Revenue - Net	135,302	147,452	57,832	56,819	3,371
Total Operating Revenues	4,623,685	4,870,081	2,636,451	1,100,252	122,150
<b>Operating Expenses</b>					
Maintenance - Ground Property and Equipment	52,360	49,114	29,654	12,362	275
Aircraft Operations	1,640,784	1,551,994	793,122	314,906	41,929
Maintenance - Flight Equipment	458,697	478,995	276,001	81,141	14,304
General Services and Administration	2,140,674	2,307,365	1,237,658	578,712	60,263
Depreciation	279,554	270,007	170,939	55,494	8,004
Total Operating Expenses	4,572,069	4,657,476	2,507,375	1,042,615	124,775
Operating Income (Loss)	51,616	212,605	129,076	57,637	-2,625
<b>Non-Operating Income (Expenses)</b>					
Capital Gains (Losses) - Net	23,606	72,519	30,936	5,124	1,817
Interest and Discount Income	38,852	40,594	20,071	-82	4
Interest Expense - Long Term Debt and Capital Lease Obligations	189,667	206,364	126,404	52,840	1,335
Interest Expense - Other	5,515	17,886	-	13,040	-
Miscellaneous Non-Operating Income (Expenses) - Net	23,085	-11,096	7,148	-646	-5,787
Total Non-Operating Income (Expenses) - Net	-109,639	-122,233	-68,249	-61,484	-5,301
Income (Loss) before Provision for Income Taxes	-58,024	90,372	60,827	-3,847	-7,926
<b>Provision for Income Taxes (Tax Refund)</b>	-37,940	7,204	20,429	-10,255	-4,149
Net Income (Loss)	-20,083	83,169	40,398	6,408	-3,777

Totals may not add due to rounding.

Total operating revenues reported by the Level I Canadian air carriers increased by 5.3% to \$4.9 billion in 1986. Operating expenses were 1.9% higher than in 1985, totalling \$4.7 billion. Both revenue and expenses figures represent the highest annual values ever reported by Level I carriers. As was noted in describing the Table 1 figures on page two of this Bulletin, the record high levels of operating income have continued into 1987.

All Level I carriers except Quebecair reported increases in their operating revenues. Canadian Pacific Air Lines and Wardair reported increases of 9.3%, the greatest increase in percentage terms over 1985.

Scheduled service revenues reported by Wardair rose from \$3.6 million in 1985 to \$149.9 million in 1986. Wardair operated scheduled services in November and December only in 1985.

Air Canada reported the largest increase in operating income, from \$2.1 million in 1985 to \$129.1 million in 1986.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).



TABLEAU 3.

États des recettes, transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986 (données préliminaires)

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair	
\$'000				
				<b>Recettes d'exploitation</b>
121,517	271,617	60,471	149,929	Services à taux unitaires
53,598	60,439	48,272	206,758	Services d'affrètement et à forfait
9,197	-	-	-	Autres services de vol
3,972	16,507	5,954	2,997	Recettes pour services autres que ceux de vol - Nettes
188,285	348,563	114,697	359,684	Total, recettes d'exploitation
				<b>Dépenses d'exploitation</b>
3,213	390	1,849	1,371	Entretien - Propriété et équipement au sol
72,721	114,446	46,004	168,867	Opérations des aéronefs
25,997	30,157	18,252	33,144	Entretien - Équipement de vol
76,555	168,555	47,349	138,273	Services généraux et administration
7,918	9,717	6,177	11,758	Dépréciation
186,404	323,265	119,631	353,411	Total des dépenses d'exploitation
1,880	25,298	-4,934	6,273	Revenu (perte) d'exploitation
				<b>Revenus (dépenses) autres que d'exploitation</b>
77	11,561	23,008	-4	Gains (pertes) de capital - Nets
407	15,164	1,053	3,977	Revenus d'intérêts et d'escomptes
3,973	13,356	5,950	2,506	Intérêts payés - Dette à long terme et obligation de locations - acquisitions
-	-	1,003	3,843	Autres intérêts payés
-288	-1,581	-9,225	-717	Revenus (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes
-3,777	11,788	7,883	-3,093	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net
-1,897	37,086	2,949	3,180	Revenus (pertes) avant provision pour l'impôt sur le revenu
-405	-	-	1,584	Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)
-1,492	37,086	2,949	1,596	Revenu net (perte)

Les totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

En 1986, les recettes d'exploitation totales déclarées par les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont augmenté de 5.3% pour atteindre \$4.9 milliards. Les dépenses d'exploitation se sont élevées à \$4.7 milliards, soit une hausse de 1.9% par rapport à 1985. Les chiffres pour les recettes et les dépenses représentent les valeurs annuelles les plus élevées jamais déclarées par les transporteurs de niveau I. Tel que noté dans l'analyse des données du tableau 1 qui sont présentées à la page deux de ce bulletin, les niveaux records enregistrés pour le revenu d'exploitation se sont prolongés en 1987.

Tous les transporteurs de niveau I à l'exception de Québecair ont déclaré des augmentations de leurs recettes d'exploitation. Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique et Wardair ont déclaré des hausses de 9.3%, ce qui représente la hausse la plus élevée en termes de pourcentage par rapport à 1985.

Les recettes des services à horaire fixe déclarées par Wardair sont passées de \$3.6 millions en 1985 à \$149.9 millions en 1986. Wardair a exploité des services à horaire fixe en novembre et décembre seulement en 1985.

La plus forte augmentation du revenu d'exploitation fut rapportée par Air Canada, soit de \$2.1 millions en 1985 à \$129.1 millions en 1986.

Pour plus de renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1987.

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - deuxième trimestre 1987

Rank	City Pair	2nd Qtr. 1987	2nd Qtr. 1986	Jan.-June 1987	Jan.-June 1986	% Change Jan.-June 1987/1986
Rang	Paire de villes	2ième trim.	2ième trim.	Jan.-juin	Jan.-juin	Variation en % Jan.-juin
1	Montréal - Toronto	329,200	329,630	639,910	636,670	0.5
2	Ottawa - Toronto	186,170	166,580	363,870	331,370	9.8
3	Vancouver - Toronto	170,140	235,410	296,690	339,300	-12.6
4	Calgary - Toronto	123,010	107,630	212,790	191,480	11.1
5	Vancouver - Calgary	106,920	135,990	197,360	228,880	-13.8
6	Winnipeg - Toronto	96,380	86,190	169,470	165,630	2.3
7	Edmonton - Calgary	83,770	83,030	174,890	166,430	5.1
8	Edmonton - Vancouver	82,550	106,530	159,650	185,340	-13.9
9	Halifax - Toronto	82,010	69,950	147,070	128,410	14.5
10	Edmonton - Toronto	80,400	82,850	140,350	139,510	0.6
11	Thunder Bay - Toronto	52,170	55,010	95,940	103,360	-7.2
12	Montréal - Vancouver	45,530	54,940	77,650	82,870	-6.3
13	Vancouver - Winnipeg	42,240	54,340	76,490	90,210	-15.2
14	St. John's - Toronto	34,450	28,420	55,170	48,240	14.4
15	Halifax - Montréal	34,070	29,240	63,750	57,060	11.7
16	Windsor - Toronto	31,600	29,600	61,430	57,290	7.2
17	Winnipeg - Calgary	31,030	28,560	60,450	56,940	6.2
18	Ottawa - Vancouver	30,750	42,810	55,130	62,390	-11.6
19	Halifax - Ottawa	30,160	25,460	52,720	45,250	16.5
20	Kelowna - Vancouver	29,790	35,960	68,330	72,610	-5.9
21	Québec - Toronto	28,620	27,120	53,930	52,370	3.0
22	Sault Ste. Marie - Toronto	27,220	31,330	51,890	67,750	-23.4
23	Vancouver - Prince George	26,640	29,730	54,030	58,440	-7.5
24	Montréal - Calgary	26,300	24,700	46,100	44,210	4.3
25	Sudbury - Toronto	25,090	21,600	48,380	39,850	21.4
	Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus	1,837,210	1,922,610	3,423,440	3,451,860	-0.8
	Grand Total	3,144,440	3,255,660	5,831,980	5,922,770	-1.5

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,144,440, during the second quarter of 1987, down 3.4% compared to the second quarter of 1986.

The large increases recorded at Vancouver during EXPO 86 did not recur during the first half of 1987. In fact, 8 of the 10 city-pairs which recorded decreases in traffic contained Vancouver as one of the sites. Wardair's scheduled domestic services, which started in May 1986, helped to offset this decline. For example, traffic between Vancouver and Toronto increased 44.5% over the second quarter of 1985.

Canadian Pacific's purchase of Eastern Provincial Airways in 1986 is in part responsible for the increases to and from points like St. John's, Newfoundland, and Halifax, Nova Scotia.

For further information please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

Au cours du deuxième trimestre de 1987, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,144,440, en baisse de 3.4% par rapport au deuxième trimestre de 1986.

Les augmentations importantes enregistrées à Vancouver lors d'EXPO 86 ne se sont pas reproduites au cours des deux premiers trimestres de 1987. En fait, sur les dix paires de villes qui ont enregistré des diminutions de trafic, huit englobaient Vancouver. Les services intérieurs à horaire fixe inaugurés par Wardair en mai 1986 ont aidé à contrebalancer ce déclin. Par exemple, le trafic entre Vancouver et Toronto a augmenté de 44.5% par rapport au deuxième trimestre de 1985.

L'achat de Eastern Provincial Airways par Canadien Pacifique en 1986 est en partie responsable pour les augmentations de trafic en provenance et à destination de points tels que St. John's, Terre-Neuve, et Halifax, Nouvelle-Écosse.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2nd Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

July 1987

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 991-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

Juillet 1987



**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE  
TRANSPORTATION DIVISION**

Obtainable from Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Shipping in Canada, A., Bil.

A. - Annual                      Bil. - Bilingual  
M. - Monthly                    O. - Occasional  
Q. - Quarterly

**Special Tabulations**

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

July 1987

**DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA  
DIVISION DES TRANSP. TS**

En vente à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annuel                      Bil. - Bilingue  
M. - Mensuel                    H.S. - Hors série  
T. - Trimestriel

**Tabulations spéciales**

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

Juillet 1987

# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 11

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° An operating income of \$387.7 million was reported for the Level I air carriers for the period of January to August, 1987. Since the inception of the monthly Advance Statistics survey in 1981, the highest level of income generated for this period had been \$157.4 million. This was reported by Level I carriers for January to August, 1985.
- ° Preliminary airport activity data indicate that 10.6 million passengers travelling on scheduled unit toll services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian Airports during the first quarter of 1987, up 3.7% from the first quarter of 1986.
- ° Special Release: Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased in 1986 by more than 30% for the second year in a row.
- ° Special Review: Fare Basis Statistics - Preliminary data reported by five major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Air - lines, Nordair and Eastern Provincial Airways - indicate that 57.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1986, up from 53.4% in 1985. In terms of passenger - kilometres, discount fares accounted for 63.9% of the total in 1986, up from 60.2% in 1985.

### RECENT RELEASE

- ° Air Carrier Operations in Canada, July - September 1986 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November, 1987

Vol. 19, No. 11

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- ° Au cours de la période de janvier à août 1987, un revenu d'exploitation de \$387.7 millions a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I. Depuis le commencement de l'enquête des Statistiques préliminaires mensuelles en 1981, le niveau de revenu le plus élevé pour cette période s'était chiffré à \$157.4 millions. Les transporteurs de niveau I avaient déclaré ce montant pour la période de janvier à août 1985.
- ° Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarqués et débarqués à une sélection de 30 aéroports canadiens s'élevait à 10.6 millions pendant le premier trimestre de 1987, une hausse de 3.7% par rapport au premier trimestre de 1986.
- ° Communiqué spécial: En 1986, le trafic de passagers de services non-réguliers à taux unitaires de transporteurs locaux a augmenté de plus de 30% pour la deuxième année consécutive.
- ° Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire - Selon les données préliminaires fournies par cinq transporteurs aériens canadiens principaux (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines, Nordair et Eastern Provincial Airways), 57.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits en 1986, en regard de 53.4% en 1985. Mesuré en passagers - kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 63.9% du volume total en 1986, comparativement à 60.2% un an auparavant.

### MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- ° Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet - septembre 1986 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre, 1987

- 2 -

TABLE 1

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, August  
1987

TABLEAU 1

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, août 1987

	August 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	août	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	2,119	1.7	14,375	3.1	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	191	-14.7	1,991	-5.5	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,310	0.1	16,367	2.0	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	4 635 179	2.5	28 147 103	4.2	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	687 751	-26.0	6 109 894	-16.8	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 322 931	-2.3	34 256 997	-0.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 922 827	3.8	40 653 577	4.0	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	801 111	-24.3	7 536 750	-19.5	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 723 939	-0.6	48 190 327	-0.5	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	78.3	...	69.2	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	85.8	...	81.1	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	79.2	...	71.1	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	101 661	14.9	750 015	6.3	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 035	23.2	50 426	3.2	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	108 697	15.4	800 442	6.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	66	1.5	485	2.5	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	346 841	0.8	2 446 934	-2.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>					<b>Statistiques financières</b>
\$'000					
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	485,487	5.1	3,037,160	6.0	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	29,936	-20.9	304,981	-10.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	535,472	4.1	3,481,805	5.3	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	433,224	9.0	3,094,100	-2.0	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	13,319	-41.3	135,556	-8.9	Total des frais d'intérêt



A year-to-date comparison of the Level I figures for August 1987 over August 1986 shows that passengers and goods tonne-kilometres increased by 2.0% and 6.1% respectively, while passenger-kilometres decreased by 0.3%.

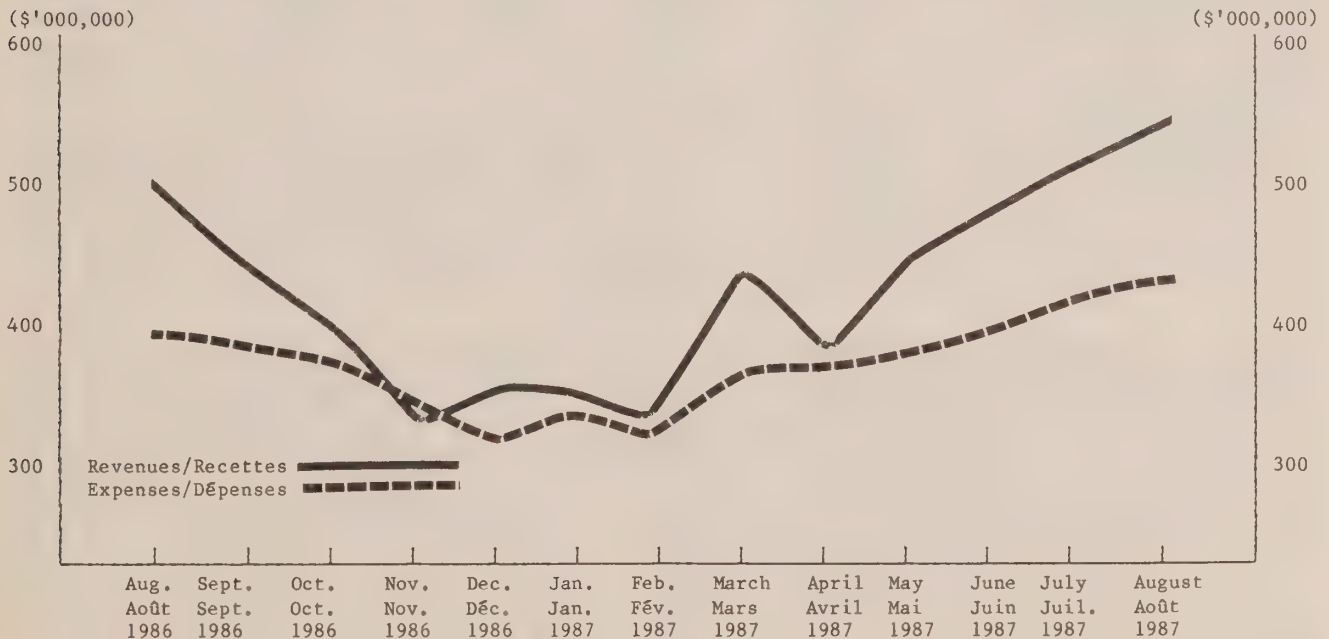
The amount of turbo fuel consumed in this period of 1987 has shown a decrease of 2.5% over 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and December to April.

An operating income of \$102.2 million was reported in August 1987, leading to a reported operating income of \$387.7 million for the first eight months of 1987. Since 1981, when this survey was initiated, the greatest reported income for the period January to August had been \$157.4 million, reported in 1985.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from August 1986 to August 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les huit premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 2.0% et 6.1% respectivement alors que les passagers-kilomètres ont baissé de 0.3%.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée au cours de cette période montrait une baisse de 2.5% comparativement à 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de décembre à avril.

Un revenu d'exploitation de \$102.2 millions a été déclaré pour le mois d'août 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$387.7 millions pour les huit premiers mois de 1987. Depuis 1981, lors de l'initiation de l'enquête, le revenu le plus élevé rapporté pour la période de janvier à août était de \$157.4 millions. Ce record fut enregistré en 1985.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation d'août 1986 à août 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Passengers Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit Toll Services at 30 Selected Canadian Airports. January, February, March and First Quarter 1987 (Preliminary Data).

Airports	January	February	March	First Quarter	% Change
-	1987	1987	1987	1987	First Quarter 1987/1986
Aéroports	Janvier	Février	Mars	Premier trimestre	Variation en % Premier trimestre
Calgary International ALTA-ALB	279,680	287,985	330,679	898,344	7.4
Charlottetown PEI-IPÉ	6,293	6,546	9,240	22,079	-34.3
Edmonton International ALTA-ALB	132,324	132,738	159,548	424,610	-1.6
Edmonton Municipal ALTA-ALB	54,122	57,187	65,900	177,209	2.9
Fort St. John BC-CB	10,384	10,756	12,248	33,388	-10.2
Fredericton NB	10,841	11,818	14,180	36,839	-8.8
Gander International NFLD-TN	4,067	3,939	5,387	13,393	-46.8
Halifax International NS-NÉ	111,694	115,541	143,326	370,561	-5.5
Kamloops BC-CB	5,416	5,853	7,046	18,315	-29.4
Kelowna BC-CB	25,282	26,775	29,672	81,729	-8.8
Lester B. Pearson International ONT	1,145,164	1,114,092	1,348,373	3,607,629	9.9
Mirabel International QUE-QUÉ	99,722	85,209	104,403	289,334	-8.9
Moncton NB	12,312	12,354	15,185	39,851	-21.4
Montréal International QUE-QUÉ	410,371	421,481	501,344	1,333,196	2.6
Ottawa International ONT	146,383	153,743	179,550	479,676	5.8
Prince George BC-CB	15,625	16,460	18,906	50,991	-4.3
Québec QUE-QUÉ	29,950	33,487	36,612	100,049	-21.6
Regina SASK	45,624	46,917	53,891	146,432	3.0
Saint John NB	11,952	12,150	16,855	40,957	-12.5
Saskatoon SASK	44,153	46,379	52,110	142,642	7.9
Sault Ste Marie ONT	10,270	11,134	12,832	34,236	-31.3
Sept-Îles QUE-QUÉ	9,450	8,635	10,259	28,344	-6.1
St. Johns NFLD-TN	30,136	27,496	35,536	93,168	-12.4
Sudbury ONT	9,678	10,001	11,420	31,099	3.5
Sydney NS-NÉ	4,152	16,821	5,758	16,731	-52.7
Thunder Bay ONT	30,574	32,870	39,557	103,001	9.1
Vancouver International BC-CB	456,862	440,612	544,169	1,441,643	8.2
Victoria International BC-CB	9,095	10,249	12,943	32,287	-0.5
Windsor ONT	17,382	18,727	20,401	56,510	-0.9
Winnipeg International MAN	151,158	149,730	176,118	477,006	-1.2
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,330,116	3,317,685	3,973,448	10,621,249	3.7

Preliminary airport activity data indicate that 10.6 million passengers, travelling on scheduled unit toll services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian airports during the first quarter of 1987, up 3.7% from the 10.2 million passengers recorded last year.

Despite this increase, 20 of these 30 airports recorded decreases in scheduled passenger traffic for the first quarter of 1987 relative to the first quarter of 1986. The decreases ranged from 0.5% at Victoria International to 52.7% at Sydney. The decrease at Sydney is attributable to carriers not covered in this survey, performing services previously operated by participating carriers.

Of the 10 airports showing increases in scheduled passenger traffic, the gains ranged from 2.6% at Montréal International to 9.9% at Lester B. Pearson International.

For additional information order the Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Monthly Summary Report (\$15.00/180.00) available from the Aviation Statistics Centre or contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 2.

Passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 aéroports canadiens. Janvier, février, mars et premier trimestre 1987 (données préliminaires).

Airports	January	February	March	First Quarter	% Change
-	1987	1987	1987	1987	First Quarter 1987/1986
Aéroports	Janvier	Février	Mars	Premier trimestre	Variation en % Premier trimestre
Calgary International ALTA-ALB	279,680	287,985	330,679	898,344	7.4
Charlottetown PEI-IPÉ	6,293	6,546	9,240	22,079	-34.3
Edmonton International ALTA-ALB	132,324	132,738	159,548	424,610	-1.6
Edmonton Municipal ALTA-ALB	54,122	57,187	65,900	177,209	2.9
Fort St. John BC-CB	10,384	10,756	12,248	33,388	-10.2
Fredericton NB	10,841	11,818	14,180	36,839	-8.8
Gander International NFLD-TN	4,067	3,939	5,387	13,393	-46.8
Halifax International NS-NÉ	111,694	115,541	143,326	370,561	-5.5
Kamloops BC-CB	5,416	5,853	7,046	18,315	-29.4
Kelowna BC-CB	25,282	26,775	29,672	81,729	-8.8
Lester B. Pearson International ONT	1,145,164	1,114,092	1,348,373	3,607,629	9.9
Mirabel International QUE-QUÉ	99,722	85,209	104,403	289,334	-8.9
Moncton NB	12,312	12,354	15,185	39,851	-21.4
Montréal International QUE-QUÉ	410,371	421,481	501,344	1,333,196	2.6
Ottawa International ONT	146,383	153,743	179,550	479,676	5.8
Prince George BC-CB	15,625	16,460	18,906	50,991	-4.3
Québec QUE-QUÉ	29,950	33,487	36,612	100,049	-21.6
Regina SASK	45,624	46,917	53,891	146,432	3.0
Saint John NB	11,952	12,150	16,855	40,957	-12.5
Saskatoon SASK	44,153	46,379	52,110	142,642	7.9
Sault Ste Marie ONT	10,270	11,134	12,832	34,236	-31.3
Sept-Îles QUE-QUÉ	9,450	8,635	10,259	28,344	-6.1
St. Johns NFLD-TN	30,136	27,496	35,536	93,168	-12.4
Sudbury ONT	9,678	10,001	11,420	31,099	3.5
Sydney NS-NÉ	4,152	16,821	5,758	16,731	-52.7
Thunder Bay ONT	30,574	32,870	39,557	103,001	9.1
Vancouver International BC-CB	456,862	440,612	544,169	1,441,643	8.2
Victoria International BC-CB	9,095	10,249	12,943	32,287	-0.5
Windsor ONT	17,382	18,727	20,401	56,510	-0.9
Winnipeg International MAN	151,158	149,730	176,118	477,006	-1.2
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,330,116	3,317,685	3,973,448	10,621,249	3.7

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que 10.6 millions de passagers, voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarquaient et débarquaient à une sélection de 30 aéroports canadiens pendant le premier trimestre de 1987; une hausse de 3.7% par rapport aux 10.2 millions de passagers rapportés l'année dernière.

Malgré cette augmentation, 20 des 30 aéroports enregistraient des baisses de trafic de passagers à horaire fixe au premier trimestre de 1987 par rapport au premier trimestre de 1986. Les baisses s'échelonnaient de 0.5% à l'aéroport international de Victoria à 52.7% à Sydney. La baisse du volume de passagers enregistré à Sydney est attribuable au fait que les transporteurs qui ne font pas partie de l'enquête opèrent des services exploités auparavant par des transporteurs participants.

Les hausses de trafic rapportées aux 10 autres aéroports s'échelonnaient de 2.6% à l'aéroport international de Montréal à 9.9% à l'aéroport international Lester B. Pearson.

Pour plus d'information, commander le Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - sommaire mensuel (\$15.00/180.00) disponible du Centre des statistiques de l'aviation ou veuillez communiquer avec M. J.M. Burchall (819-997-0198).

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passenger Traffic, Annual 1986 (Preliminary Data)**

Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by more than 30% for the second year in a row. Table 3.1 details the sectorial distribution of the traffic. While the intraprovincial traffic remains predominant, interprovincial traffic more than doubled during 1986. This increase was concentrated within the Maritime provinces and between Ontario and Quebec.

Air Nova, Air Atlantic and Air Bras d'Or, new carriers in 1986, were responsible for all of the increases between New Brunswick, Nova Scotia, Newfoundland and Prince Edward Island. Nordair Metro, City Express and Air Ontario registered large increases in traffic between Ontario and Quebec.

TABLE 3.1

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passengers by Sector of Operation, Annual 1986 (Preliminary Data)**

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	1986	1985	
	('000)	('000)				
Domestic -Intraprovincial	5,586.4	4,363.7	28.0	79.9	84.3	Intérieur -intraprovincial
Domestic -Interprovincial	1,003.8	464.0	116.3	14.4	9.0	Intérieur -interprovincial
Transborder/ -International	399.5	349.4	14.3	5.7	6.7	Transfrontalier/ international
Total	6,989.7	5,177.1	35.0	100.0	100.0	Total

Table 3.2 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin or destination, while Table 3.3 displays passenger volumes by site for sites with more than 30,000 passengers in 1986.

According to the data presented in Table 3.2, the top two provinces (Ontario and British Columbia) together accounted for more than 60% of the total traffic for the third consecutive year. In 1984, they accounted for 61.4%, in 1985, 66.0% and in 1986, 63.9% of the total traffic. Prince Edward Island (served by Air Nova, Air Atlantic and Air Bras d'Or) appears for the first time in 1986. Table 3.2 shows considerable variation among the provinces and territories in the percent changes between 1985 and 1986.

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Trafic des passagers, annuel 1986 (données préliminaires)**

Le trafic des passagers voyageant sur des services non-réguliers à taux unitaires opérés par des transporteurs locaux augmentait de plus de 30% pour la deuxième année consécutive. Le tableau 3.1 montre la distribution sectorielle du trafic. Quoique le trafic intraprovincial demeure prédominant, le trafic interprovincial a plus que doublé en 1986. Cette augmentation s'appliquait principalement aux Provinces maritimes et entre l'Ontario et le Québec.

La présence des nouveaux transporteurs aériens Air Nova, Air Atlantic et Air Bras d'Or explique les hausses de trafic entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard. Nordair Metro et City Express enregistraient des augmentations substantielles de trafic entre l'Ontario et le Québec.

TABLEAU 3.1

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Passagers par secteur d'opération, annuel 1986 (données préliminaires)**

Le tableau 3.2 représente une désagrégation des statistiques par province ou territoire d'origine/destination, tandis que le tableau 3.3 reflète les volumes de passagers par site, pour les sites dont le volume était supérieur à 30,000 passagers en 1986.

Selon les données du tableau 3.2, les deux provinces au premier rang (l'Ontario et la Colombie Britannique) se partagent plus de 60% du trafic total pour la troisième année consécutive. En 1984, ils se partageaient 61.4% des passagers, en 1985, 66.0% et en 1986, 63.9% du trafic total. L'Île-du-Prince-Édouard (desservie par Air Nova, Air Atlantic et Air Bras d'Or) paraissait pour la première fois en 1986. Le tableau 3.2 montre des écarts considérables entre les provinces et les territoires concernant les variations du trafic entre 1985 et 1986.



It should be recognized that the growth shown partly results from the performance of services previously operated by carriers that report on other traffic surveys conducted by the Aviation Statistics Centre. For example, many of the services undertaken by Nordair Metro and Quebec Aviation were previously operated by Nordair and Quebecair.

The only province or territory experiencing a decline in 1986 was the Yukon Territory. The two carriers serving points in the Yukon reduced traffic at all sites except for Dawson, Y.T.

TABLE 3.2

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passengers by Province or Territory, Annual**  
**1986 (Preliminary Data)**

Total Outbound and Inbound Passengers			
Province/Territory of Origin/Destination	Nombre total de passagers entrant et sortant 1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %
NEWFOUNDLAND	193,269	73,478	163.0
NOVA SCOTIA	219,621	12,643	1,637.1
NEW BRUNSWICK	96,158	682	13,999.4
PRINCE EDWARD ISLAND	19,965	0	...
QUEBEC	653,724	393,867	66.0
ONTARIO	2,169,298	1,845,868	17.5
MANITOBA	276,447	243,972	13.3
SASKATCHEWAN	122,886	114,673	7.2
ALBERTA	666,308	657,193	1.4
BRITISH COLUMBIA	2,300,229	1,570,698	46.4
YUKON TERRITORY	12,176	19,360	-37.1
NORTHWEST TERRITORIES	259,606	244,654	6.1
TOTAL CANADA	6,989,687	5,177,088	35.0

Passenger site summary statistics displayed in the above Tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III, IV,F) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2, 9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated.

For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

L'accroissement observé résulte de l'exploitation de services opérés au préalable par des transporteurs faisant partie d'autres enquêtes sur le trafic aérien menées par le Centre des statistiques de l'aviation. Par exemple, Nordair Metro et Québec Aviation se sont accaparés plusieurs services opérés auparavant par Nordair et Québecair.

Le territoire du Yukon subissait la seule diminution de trafic en 1986. Le volume de trafic diminuait à tous les points sauf à Dawson, T.Y. pour les transporteurs desservant le Yukon.

TABLEAU 3.2

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Nombre de passagers par province ou territoire, annuel**  
**1986 (données préliminaires)**

Les tableaux ci-dessus présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III, et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée.

Pour des renseignements supplémentaires, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 3.3

Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, Annual 1986 (Preliminary Data)

Rank	Site	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		Percentage Change 1986/1985
Rang		1986	1985	Variation en Pourcentage
10	Calgary, ALTA-ALB(1)	149,226	142,391	4.8
23	Campbell River, BC-CB	64,516	31,826	102.7
28	Castlegar, BC-CB	47,797	18,634	156.5
39	Comox, BC-CB	31,887	27,657	15.3
7	Edmonton, ALTA-ALB(2)	197,673	180,259	9.6
22	Grande Prairie, ALTA-ALB	69,238	68,203	1.5
9	Halifax, NS-NÉ	172,600	10,203	1,591.7
18	Kamloops, BC-CB	77,693	31,816	144.2
15	Kelowna, BC-CB	93,422	28,168	231.7
14	Lethbridge, ALTA-ALB	101,097	96,856	4.4
8	London, ONT	191,446	190,822	0.3
29	Medicine Hat, ALTA-ALB	46,281	47,254	-2.1
30	Moncton, NB	45,363	0	...
6	Montréal, QUE-QUÉ(3)	299,727	144,608	107.3
17	Nanaimo, BC-CB(4)	80,591	92,366	-12.8
37	North Bay, ONT	33,376	26,066	28.0
4	Ottawa, ONT(1)	359,436	301,057	19.4
40	Port Hardy, BC-CB	30,453	34,173	-10.9
38	Powell River, BC-CB	33,074	26,561	24.5
35	Prince Rupert, BC-CB	40,202	42,791	-6.1
11	Québec, QUE-QUÉ	104,384	32,258	223.6
31	Regina, SASK(5)	44,438	40,124	10.8
34	Sarnia, ONT	41,600	52,134	-20.2
27	Saskatoon, SASK(5)	53,864	45,888	17.4
25	Sault Ste. Marie, ONT	54,890	22,919	139.5
36	Sioux Lookout, ONT	36,457	33,179	8.1
24	St. John's, NFLD-TN	60,357	13,835	336.3
16	Sudbury, ONT	81,732	80,377	1.7
32	Sydney, NS-NÉ	44,136	1,777	2,383.7
33	Thompson, MAN	42,363	31,415	34.9
12	Thunder Bay, ONT	102,449	79,630	28.7
19	Timmins, ONT	77,532	73,127	6.0
5	Toronto Island, ONT	308,041	165,709	85.9
3	Toronto, ONT(1)	477,955	442,467	8.0
1	Vancouver, BC-CB(1)	972,333	600,299	62.0
20	Vancouver Harbour, BC-CB	77,327	76,707	0.8
2	Victoria, BC-CB	499,716	317,444	57.4
21	Victoria Harbour, BC-CB	71,707	65,010	10.3
13	Winnipeg, MAN(1)	102,103	91,217	11.9
26	Yellowknife, NWT-TNO	54,301	42,771	27.0
TOTAL ABOVE AIRPORTS/ TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS		5,456,867	3,847,998	41.8
OTHERS/AUTRES		1,532,820	1,329,090	15.3
GRAND TOTAL		6,989,687	5,177,088	35.0

1. Data are for the international airport at the respective sites.
2. Data are for Edmonton Municipal airport and Edmonton International.
3. Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International.
4. Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
5. Data for Regina and Saskatoon exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service is reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services.

TABLEAU 3.3

Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Données sommaires par site, annuel 1986 (données préliminaires)

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton.
3. Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel.
4. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
5. Les données pour Regina et Saskatoon excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service est rapporté dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux).

### Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics - 1986 (Preliminary Estimates)

This review presents preliminary estimates for 1986 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.<sup>1</sup> Part I provides quarterly and annual estimates by fare type and traffic category. It also focuses on the use of discount fares and provides a comparison with 1985. Part II illustrates quarterly trends for the period 1983-1986 in the utilization of discounted air fares. Part III shows quarterly trends in average fares for both the "regulated" and "deregulated" zones.

#### I. Estimates and Discount Fare Utilization

While a new legislative and policy framework in the air transport industry has just received Royal Assent (August 1987), it is possible to discern that the initial impact of the policy revisions has led in the short-term to the widespread use of discount fares in Canada.

Indeed, as indicated in Table 4.1, 57.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket in 1986, up from 53.4% in 1985.<sup>2</sup> In 1983, 45.1% of the travellers flew on discount rates. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 63.9% of total volume in 1986, up from 60.2% in 1985 (see Table 4.2).

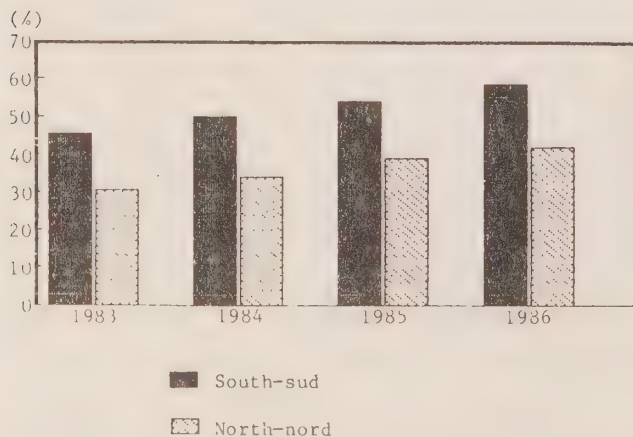
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely the southern and northern sectors.<sup>3</sup>

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, 1983-1986

Figure 4.1.1

Passengers  
Passagers



(See Explanatory Notes at end of text.)

### Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - 1986 (estimations préliminaires)

Cette revue présente des estimations préliminaires pour 1986 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.<sup>1</sup> La première partie présente des estimations trimestrielles et annuelles par groupe tarifaire et catégorie de trafic. Elle établit également une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1985 et 1986. La deuxième partie illustre les tendances trimestrielles pour la période 1983-1986 dans l'utilisation des tarifs aériens réduits. La troisième partie montre les tendances trimestrielles des tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée".

#### I. Estimations et utilisation des tarifs réduits

Alors qu'un nouveau cadre législatif et politique dans l'industrie du transport aérien vient de recevoir la sanction royale (août 1987), il est possible de discerner que les premières conséquences des révisions à la politique aérienne canadienne se sont traduites dans le court-terme par la généralisation des tarifs réduits.

En effet, tel qu'indiqué au tableau 4.1, 57.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours de 1986, en regard de 53.4% en 1985.<sup>2</sup> En 1983, 45.1% des passagers ont payé des tarifs réduits. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 63.9% du volume total en 1986, comparativement à 60.2% en 1985 (voir tableau 4.2).

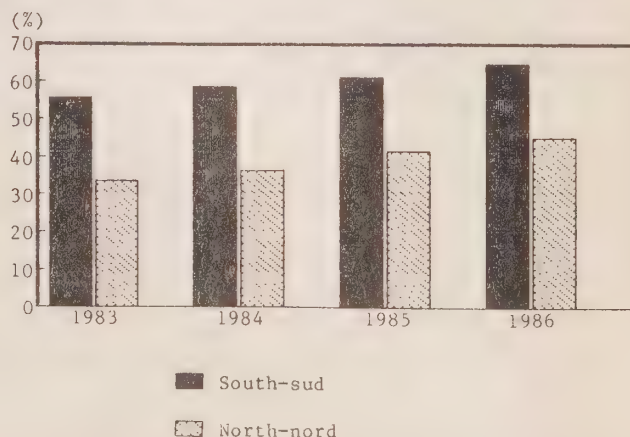
Dans une présentation plus détaillée, les figures 4.1.1 et 4.1.2 illustrent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.<sup>3</sup>

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, 1983-1986

Figure 4.1.2

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres



(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



TABLE 4.1

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers  
Domestic Passengers: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category  
1986 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.1

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - services réguliers, transporteurs de niveau I  
Passagers secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic  
1986 (données préliminaires).

	PASSENGERS PASSAGERS	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE %			
		000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>
First Quarter	3,569.9	42.4	54.8	2.7	Premier trimestre
Second Quarter	3,956.1	40.4	56.4	3.3	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,421.9	30.1	66.4	3.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,622.5	43.1	52.2	4.7	Quatrième trimestre
Annual	15,570.5	38.6	57.9	3.6	Annuel
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					<b>TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD</b>
First Quarter	3,388.3	41.6	55.6	2.8	Premier trimestre
Second Quarter	3,777.7	39.5	57.1	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,209.9	29.1	67.3	3.6	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,452.3	42.3	52.9	4.8	Quatrième trimestre
Annual	14,828.1	37.7	58.7	3.7	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)</b>
First Quarter	1,858.1	48.2	49.0	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	1,885.0	47.1	49.6	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	1,907.9	37.0	59.0	4.0	Troisième trimestre
Fourth Quarter	1,828.8	49.5	45.0	5.5	Quatrième trimestre
Annual	7,479.8	45.4	50.7	3.9	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)</b>
First Quarter	1,530.2	33.7	63.6	2.7	Premier trimestre
Second Quarter	1,892.6	32.1	64.5	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	2,302.0	22.6*	74.2	3.3	Troisième trimestre
Fourth Quarter	1,623.5	34.2	61.8	3.9	Quatrième trimestre
Annual	7,348.3	29.9	66.7	3.4	Annuel
<b>NORTHERN SERVICES</b>					<b>SERVICES SECTEUR DU NORD</b>
First Quarter	181.7	57.5	41.0	1.5*	Premier trimestre
Second Quarter	178.5	57.5	41.3	1.3*	Deuxième trimestre
Third Quarter	212.0	50.8	47.9	1.3*	Troisième trimestre
Fourth Quarter	170.3	58.4	37.9	**	Quatrième trimestre
Annual	742.4	55.8	42.3	1.9*	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 20; estimates marked with an "\*" should be used with some caution. "\*\*\*" indicates a coefficient of variation more than 20.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 20; les estimations mises en évidence par un "\*" devraient être utilisées avec circonspection. "\*\*\*" indique un coefficient de variation supérieur à 20.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.2

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers  
Domestic Passenger-Kilometres: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category  
1986 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.2

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Services réguliers, transporteurs de niveau I  
Passagers-kilomètres secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic  
1986 (données préliminaires).

	PASSENGER- KILOMETRES PASSAGERS- KILOMÈTRES  000 000'S	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE %			
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>
First Quarter	3,913.2	37.0	60.1	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,789.4	34.3	62.2	3.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	5,709.2	24.6	71.9	3.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	4,075.3	37.4	58.3	4.3	Quatrième trimestre
Annual	18,487.2	32.6	63.9	3.6	Annuel
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					<b>TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD</b>
First Quarter	3,746.0	36.2	60.9	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,618.5	33.6	62.8	3.6	Deuxième trimestre
Third Quarter	5,491.6	23.7	72.7	3.6	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,917.7	36.7	59.0	4.3	Quatrième trimestre
Annual	17,773.8	31.8	64.7	3.6	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)</b>
First Quarter	839.4	46.3	50.7	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	868.6	45.2	51.3	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	905.5	35.4	60.5	4.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	853.1	47.4	47.1	5.5	Quatrième trimestre
Annual	3,466.5	43.5	52.5	4.0	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)</b>
First Quarter	2,906.7	33.3	63.8	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	3,749.9	30.9	65.5	3.6	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,586.1	21.3*	75.2	3.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,064.6	33.7	62.4	3.9	Quatrième trimestre
Annual	14,307.3	28.9	67.6	3.5	Annuel
<b>NORTHERN SERVICES</b>					<b>SERVICES SECTEUR DU NORD</b>
First Quarter	167.2	55.0	43.2	1.8*	Premier trimestre
Second Quarter	170.9	54.1	44.5	1.4*	Deuxième trimestre
Third Quarter	217.7	47.5	50.9	1.5*	Troisième trimestre
Fourth Quarter	157.6	54.0	40.3	**	Quatrième trimestre
Annual	713.4	52.3	45.2	**	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 20; estimates marked with an "\*" should be used with some caution. "\*\*\*" indicates a coefficient of variation more than 20.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 20; les estimations mises en évidence par un "\*" devraient être utilisées avec circonspection. "\*\*\*" indique un coefficient de variation supérieur à 20.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.3

Air Carrier Fare Basis Statistics - Discount Carriage  
1985, 1986 (Preliminary Estimates)  
Significance of Differences Between Proportions.

TABLEAU 4.3

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Trafic utilisant des tarifs réduits  
1985, 1986 (données préliminaires)  
Signification des différences entre les proportions.

PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE					POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				
		PASSENGERS	PASSAGERS	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION			PASSENGER- KILOMÈTRES	PASSAGERS- KILOMÈTRES	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION
		1986	1985				1986	1985	
<b><u>TOTAL DOMESTIC</u></b>					<b><u>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</u></b>				
First Quarter	54.8	49.3			50.1	55.3			Premier trimestre
Second Quarter	56.4	50.7	&&	**	62.2	58.0	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	66.4	57.1	&&	**	71.9	64.7	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	52.2	55.9			58.3	61.6			Quatrième trimestre
Annual	57.9	53.4	&&	**	63.9	60.2	&&	**	Annuel
<b><u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u></b>					<b><u>TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD</u></b>				
First Quarter	55.6	50.1			60.9	56.1			Premier trimestre
Second Quarter	57.1	51.3	&&	**	62.8	58.7	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	67.3	57.9	&&	**	72.7	65.6	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	52.9	56.7			59.0	62.4			Quatrième trimestre
Annual	58.7	54.1	&&	**	64.7	61.0	&&	**	Annuel
<b><u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u></b>					<b><u>SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)</u></b>				
First Quarter	49.0	43.9			50.7	45.5			Premier trimestre
Second Quarter	49.6	42.8	&&	**	51.3	44.8	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	59.0	47.5	&&	**	60.5	49.3	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	45.0	48.7			47.1	50.4			Quatrième trimestre
Annual	50.7	45.7	&&	**	52.5	47.5	&&	**	Annuel
<b><u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u></b>					<b><u>SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)</u></b>				
First Quarter	63.6	58.1		*	63.8	59.3			Premier trimestre
Second Quarter	64.5	61.1	&&	**	65.5	62.3	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	74.2	67.9	&&	**	75.2	69.2	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	61.8	65.7			62.4	65.6			Quatrième trimestre
Annual	66.7	63.6	&&	**	67.6	64.5	&&	**	Annuel
<b><u>NORTHERN SERVICES</u></b>					<b><u>SERVICES SECTEUR DU NORD</u></b>				
First Quarter	41.0	36.2			43.2	38.6		*	Premier trimestre
Second Quarter	41.3	39.3			44.5	41.4			Deuxième trimestre
Third Quarter	47.9	42.3	&&	**	50.9	44.9	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	37.9	39.6			40.3	41.0			Quatrième trimestre
Annual	42.3	39.5	&	*	45.2	41.7	&&	**	Annuel

The significance of the difference between proportions (P) at time (t) and a previous period (t-1) was tested for both absolute and relative differences. The test statistic (z) is defined by the equations  $z = P_t - P_{t-1}$  and  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  for absolute and relative

differences, respectively. In both cases, the null hypothesis being tested is  $z = 0$ . Assuming a normal distribution of z, the difference between proportions is determined to be significant at either the 95% or the 90% confidence level. Results are displayed according to the legend below; a blank indicates that the difference between proportions is not considered significant.

## legend

difference:	confidence level	90%	95%	niveau de confiance	différence
	absolute	*	**	absolue	
	relative	&	&&	relative	

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P) pour la période (t) et une période précédente (t-1) à un test statistique pour les différences absolues et relatives. La statistique (z) se définit par les équations  $z = P_t - P_{t-1}$  et  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  pour les différences absolues

et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test de l'hypothèse nulle est  $z = 0$ . Sous l'hypothèse d'une répartition normale de la statistique z, la différence entre les proportions est vérifiée pour un niveau de signification de 95% et de 90%. Les résultats sont présentés selon la légende indiquée ci-dessous; les différences qui ne sont pas significatives sont indiquées par un espace.

## légende



In the southern sector, in 1986, 58.7% of passenger traffic was on discount fares, up from 54.1% in 1985. Comparable figures for 1983 and 1984 were 45.9% and 50.3% respectively. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers increased by approximately four percentage points, from 61.0% in 1985 to 64.7% in 1986. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.3% of the traffic in 1986, up from 39.5% in 1985. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased from 41.7% in 1985 to 45.2% in 1986. In 1983, the corresponding figures were 30.8% for passengers and 33.6% for passenger-kilometres.

It should be noted that, from 1983 to 1986, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling to places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

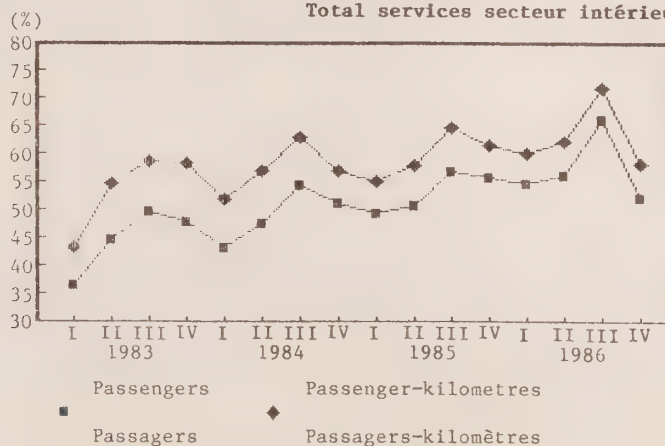
Distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1986, discount carriage on long-haul services in the southern market represented the highest discount utilization with 66.7% of passenger volume and 67.6% of passenger-kilometres; this compares with 50.7% and 52.5% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in the three previous years.

## II. Quarterly Trends in Utilization of Discount Fares

Figure 4.2 shows the quarterly distribution of the utilization of discounted air fares in terms of passengers and passenger-kilometres for total domestic services since 1983.

Figure 4.2

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares  
Total Domestic Services



The chart shows marked seasonal variations with an identifiable third quarter peak and a first quarter trough, with the exception of the year 1986, when the trough was reached during the fourth quarter (52.2% of passengers used discount fares in that quarter compared

Dans le secteur sud, en 1986, 58.7% du trafic de passagers a bénéficié de tarifs réduits, soit une augmentation par rapport à 1985 où ce pourcentage était de 54.1%. En 1983 et 1984, ces pourcentages étaient respectivement 45.9% et 50.3%. Sur la base des passagers-kilomètres réalisés, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits s'est accrue approximativement de quatre points de pourcentage, passant de 61.0% en 1985 à 64.7% en 1986. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.3% du trafic en 1986, soit 2.8% de plus qu'en 1985. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 41.7% en 1985 à 45.2% en 1986. En 1983, les chiffres correspondants étaient de 30.8% pour les passagers et 33.6% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'entre 1983 et 1986, environ 97.0% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

La distance est un important facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. En 1986, pour l'ensemble des parcours de long-courriers dans le marché du sud, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 66.7% des passagers et 67.6% des passagers-kilomètres, ce qui représentait le taux d'utilisation le plus élevé des tarifs réduits. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 50.7% et 52.5%, respectivement. On note une conjoncture analogue au cours des trois années précédentes.

## II. Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs réduits

La figure 4.2 présente la distribution trimestrielle de l'utilisation des tarifs aériens réduits en termes de passagers et de passagers-kilomètres pour le secteur intérieur depuis 1983.

Figure 4.2

Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits  
Total services secteur intérieur

Le diagramme montre des variations saisonnières marquées atteignant clairement un sommet au troisième trimestre et un creux au premier trimestre, à l'exception de l'année 1986, alors que le creux fut atteint au cours du quatrième trimestre (52.2% des passagers ont voyagé en utilisant des tarifs réduits au cours de ce trimestre en

to 54.8% in the first quarter). During the third quarter of 1986, a record peak was registered, when 66.4% of passengers traveling on domestic scheduled flights took advantage of some form of discount.

This unprecedented proportion of discount fares in Canada during the third quarter of 1986 can be attributed to two principal factors. First, the increased competition between scheduled carriers (Wardair initiated domestic scheduled services in May 1986), has stimulated the increment of discount fares on high-density routes. Second, the event of EXPO 86 in Vancouver also had a significant impact on the utilization of discount fares.

Figure 4.2 also shows that the relationship between passengers and passenger-kilometres remains relatively constant over time.

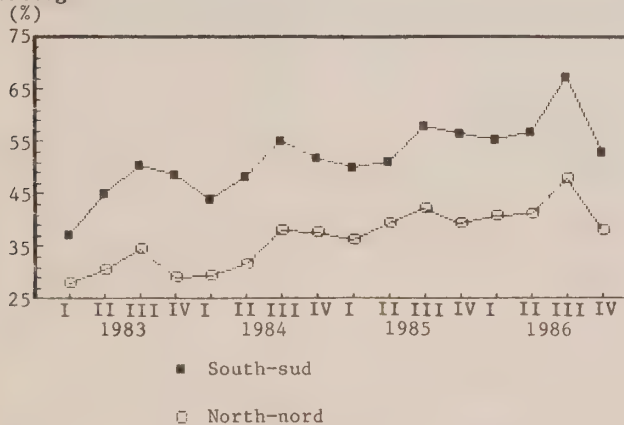
The trends in discount carriage in the southern and northern sectors are shown in Figures 4.3.1 and 4.3.2. The charts show that on a seasonal basis, there has been a continuous increase in the carriage of passengers on discount fares, except for the fourth quarter 1986, when both sectors registered decreases over the fourth quarter of 1985.

Figure 4.3

**Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares**  
Total Southern and Northern Services

Figure 4.3.1

**Passengers**  
**Passagers**



### III. Quarterly Trends in Average Fares

This section presents quarterly trends in average fares (all and discount fares<sup>4</sup>) paid by the air passengers on all domestic city-pairs and compares the average fares in the "regulated" and "deregulated" zones since 1983. The average fare is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

The fare basis data indicate that on a seasonal basis, there has been a steady growth (except for two quarters) in average fares (all fares) in Canada from 1983 to 1986.

(See Explanatory Notes at end of text.)

regard de 54.8% au premier trimestre). Durant le troisième trimestre de 1986, un sommet record fut enregistré, alors que 66.4% des passagers voyageant sur des vols à horaire fixe ont profité des tarifs réduits.

Cette proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du troisième trimestre de 1986 peut s'expliquer par deux facteurs principaux. En premier lieu, la compétition accrue entre les transporteurs à horaire fixe (Wardair a inauguré des services intérieurs à horaire fixe en mai 1986) a stimulé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes à forte densité de passagers. En deuxième lieu, l'événement d'EXPO 86 à Vancouver a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits.

La figure 4.2 montre également que le rapport entre les passagers et les passagers-kilomètres reste relativement constant dans le temps.

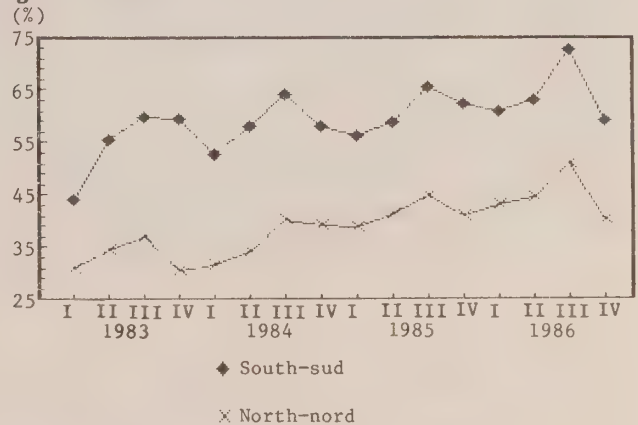
Les tendances au niveau des tarifs réduits dans les secteurs sud et nord sont présentées dans les figures 4.3.1 et 4.3.2. Les diagrammes montrent que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de façon continue, à l'exception du quatrième trimestre de 1986, alors que les deux secteurs ont accusé des baisses par rapport au quatrième trimestre de 1985.

Figure 4.3

**Tendance trimestrielle dans l'utilisation des tarifs aériens réduits**  
Total services secteurs sud et nord

Figure 4.3.2

**Passenger-kilometres**  
**Passagers-kilomètres**



### III. Tendances trimestrielles des tarifs moyens

Cette section présente les tendances trimestrielles des tarifs moyens (tous les tarifs et les tarifs réduits<sup>4</sup>) payés par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes et compare les tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée" depuis 1983. Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Les données sur la base tarifaire indiquent que sur une base saisonnière, les tarifs moyens (tous les tarifs) au Canada ont augmenté de manière soutenue (excepté pour deux trimestres) entre 1983 et 1986. Au cours du troisième

(Voir notes explicatives à la fin du texte.)

During the third quarter of 1986, for example, passengers paid an average fare of \$140; comparable figures for previous years were \$135 in 1985, \$125 in 1984 and \$126 in 1983. Average discount fares for total domestic services have not followed the same pattern of growth, as in 1984 the quarterly average discount fares decreased compared to 1983; in 1985, however, the downward trend was reversed in each quarter. During the third quarter of 1986, the average discount fare totalled \$125; in 1983, it was \$111.

A cross-analysis of the average fares, distance and revenue per passenger-kilometre yield (results are not shown), has established that, in a few instances, increases in average fares were partially explained by increases in the average trip length. However, in many cases, it was found that the factor distance had no direct impact on the increase of fares, as the increase in average fares was related to a reduction in the average distance.

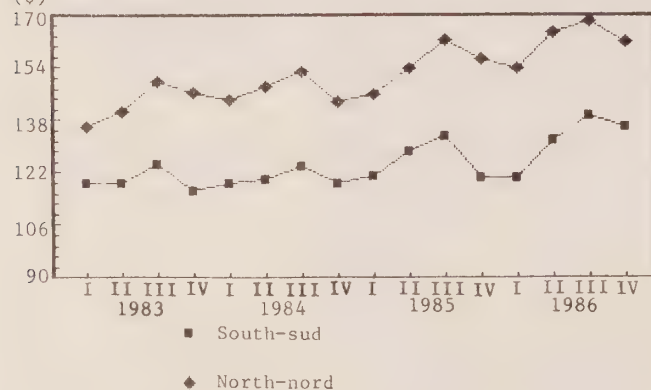
If more and more passengers travelled on discount fares since 1983, the average discount fares in the southern sector have not shown, however, a steady decline during the examined period. With the exception of the first quarter of 1986, when average discount fares decreased from \$95 to \$91 on a quarter-to-quarter basis, increases were recorded in each quarter since the beginning of 1985. In the third quarter of 1986, the average discount fares rose 7.5% over the same quarter a year earlier to reach \$125 (see Figure 4.4).

Figure 4.4

#### Quarterly Trends in Average Fares Total Southern and Northern Services

Figure 4.4.1

All Fares  
Tous les tarifs  
(\$)



The trend in average discount fares in northern sector follows approximately the same curve as for the southern sector. In the northern sector, the average discount fares increased by 3.1% in the third quarter of 1986 over 1985, to reach a peak of \$136.

For further information, please contact Miss L. Di Piédro (819-997-6176).

trimestre de 1986, par exemple, les passagers ont payé un tarif moyen de \$140; les chiffres comparables pour les années antérieures étaient de \$135 en 1985, \$125 en 1984 et \$126 en 1983. Les tarifs réduits moyens pour le secteur intérieur n'ont pas suivi le même profil de croissance, puisqu'en 1984 les tarifs réduits moyens trimestriels ont diminué par rapport à 1983; en 1985, cependant, cette baisse tendancielle a pris fin dans chaque trimestre. Au cours du troisième trimestre de 1986, le tarif réduit moyen totalisait \$125 alors qu'en 1983, il s'élevait à \$111.

Une analyse recoupée des tarifs moyens, de la distance et du rapport des recettes par passager-kilomètre (résultats non montrés), a démontré que dans peu de cas, la hausse dans les tarifs moyens s'expliquait partiellement par une augmentation dans la longueur moyenne des voyages. Cependant, dans la plupart des cas, il fut établi que le facteur distance n'avait aucun impact direct sur l'augmentation des tarifs, puisque la hausse dans les tarifs moyens était reliée à une réduction dans la distance moyenne.

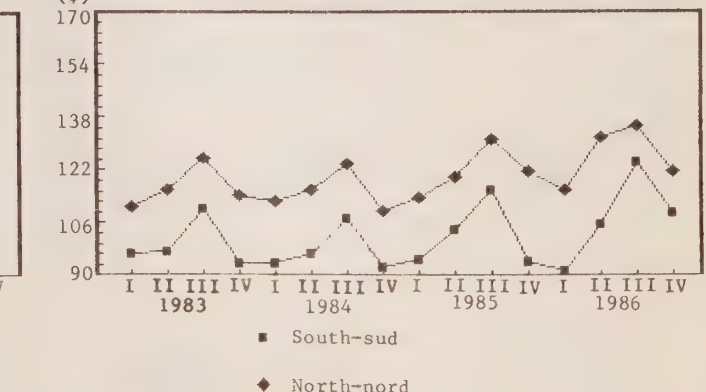
Si de plus en plus de passagers ont bénéficié des tarifs réduits depuis 1983, les tarifs réduits moyens dans le secteur sud n'ont pas connue une baisse soutenue durant la période examinée. Des augmentations dans les tarifs réduits moyens ont été enregistrées à chaque trimestre depuis le début de 1985, à l'exception du premier trimestre de 1986, alors que les tarifs réduits moyens ont diminué de \$95 à \$91, sur la base d'un trimestre à l'autre. Au cours du troisième trimestre de 1986, les tarifs réduits moyens ont augmenté de 7.5% comparativement au même trimestre une année plus tôt et ont atteint \$125 (voir figure 4.4).

Figure 4.4

#### Tendances trimestrielles des tarifs moyens Total services secteurs sud et nord

Figure 4.4.2

Discount Fares  
Tarifs réduits  
(\$)



La tendance des tarifs réduits moyens dans le secteur nord suit à peu près la même courbe que celle du secteur sud. Dans le secteur nord, les tarifs moyens de ce type ont atteint un sommet de \$136 au cours du troisième trimestre de 1986, soit une hausse de 3.1% en regard de 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piédro (819-997-6176).



## Explanatory Notes

1. Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of five Level I carriers: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- . FULL FARE comprises First Class and Full Fare Regular Economy.
  - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as Charter Class, Seat Sales, Advance Purchase Excursion, Group, etc.
  - . OTHER represents Industry and Agency Discount Fares, Military, as well as Unknown fare codes.
2. For 1986, except for a few instances as noted, all estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, as indicated in Table 4.3, it has also been established that, at a 90% confidence level, there is significant difference between 1985 and 1986 (annual) estimates in each sector.
  3. Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985. The southern sector is further sub-divided in SHORT-HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG-HAUL (distances of 800 kilometres or more).
  4. The price of discount fare is calculated as a percentage reduction from the normal full fare regular economy.

## Notes explicatives

1. Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) de cinq transporteurs de niveau I: Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadiennes, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines.

Les codes tarifaires rapportés par les transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans le tableau.

- . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe et les pleins tarifs de classe économique.
  - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs Nolinprix, vente spéciale, excursion, groupe, etc.
  - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par les agents de voyages, le personnel des compagnies aériennes, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
2. Pour 1986, sauf dans certains cas tel que noté, toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Au terme de la statistique, tel qu'indiqué dans le tableau 4.3, il est également à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1985 et 1986 (annuelles) sont significatives pour chacun des secteurs.
  3. Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985. Le trafic du secteur sud est, de plus, réparti entre court-courriers (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courriers (des parcours de 800 kilomètres ou plus).
  4. Le prix du tarif réduit est calculé comme pourcentage du plein tarif de classe économique.

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE  
TRANSPORTATION DIVISION**

Obtainable from Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Shipping in Canada, A., Bil.

A. - Annual                      Bil. - Bilingual  
M. - Monthly                    O. - Occasional  
Q. - Quarterly

**Special Tabulations**

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

July 1987

**DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA  
DIVISION DES TRANSPORTS**

En vente à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annuel                      Bil. - Bilingue  
M. - Mensuel                    H.S. - Hors série  
T. - Trimestriel

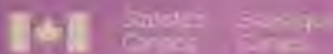
**Tabulations spéciales**

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

Juillet 1987





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 19, No. 12

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° An operating income of \$456.0 million was reported for the Level I air carriers for the period of January to September, 1987. For the same period of 1986, this figure was \$217.1 million.
- ° Level II and III Canadian air carriers reported significant increases in their operations in 1986. Hours flown on unit toll services by Level II carriers increased by 18.1% over 1985, while passengers carried rose by 27.7%.
- ° Hours flown by Level III, IV and V Canadian air carriers on fixed wing charter and specialty services increased by 3.6% in 1986 compared to 1985. Hours flown by Canadian air carriers on rotary wing charter and specialty services decreased by 7.2% in 1986 compared to 1985.
- ° Second quarter 1987 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services rose to 790,640, up 11.7% from the figure recorded for the same quarter last year.
- ° Airport Activity data indicate that 525 088 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports during 1986, a decrease of 5.3% compared to 1985.
- ° Special Release: In 1986, for the top 25 airports, 83.7% of all passengers travelling on commercial air services flew on mainline unit toll services. The market shares for other unit toll and charter services represented, respectively, 8.8% and 7.5% of passenger volume. In 1985, mainline unit toll accounted for 85.1%, other unit toll 5.9% and charter 9.0%.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in December, 1987

Vol. 19, N°. 12

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- ° Au cours de la période de janvier à septembre 1987, un revenu d'exploitation de \$456.0 millions a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I. Pour la même période de 1986, ce chiffre était \$217.1 millions.
- ° Les transporteurs aériens canadiens de niveaux II et III rapportaient des augmentations substantielles des opérations en 1986. Les heures volées sur les services à taux unitaires effectués par les transporteurs de niveau II haussaient de 18.1% par rapport à 1985, tandis que le nombre de passagers transportés augmentait de 27.7%.
- ° Les heures volées par les transporteurs aériens canadiens de niveaux III, IV et V sur les services de vols d'affrètement et spécialisés à voilure fixe ont augmenté de 3.6% en 1986 comparé à l'année 1985. Les heures volées par les transporteurs aériens canadiens sur les services de vols d'affrètement et spécialisés à voilure tournante ont diminué de 7.2% en 1986 comparé à l'année 1985.
- ° Les données pour le deuxième trimestre de 1987 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux totalisait 790,640, une hausse de 11.7% par rapport au nombre de passagers enregistrés pour le même trimestre de l'année précédente.
- ° Les données sur l'activité aéroportuaire indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens, s'élevait à 525 088 tonnes métriques en 1986, une baisse de 5.3% par rapport à 1985.
- ° Communiqué spécial: En 1986, aux 25 principaux aéroports, 83.7% de tous les passagers voyageant à bord de vols commerciaux ont emprunté les services à taux unitaires des lignes principales. Les parts du marché des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement représentaient respectivement 8.8% et 7.5% du volume de passagers. En 1985, les services à taux unitaires des lignes principales représentaient 85.1% du volume, les autres services à taux unitaires, 5.9% et les services d'affrètement, 9.0%.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, décembre, 1987



- 2 -

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I,  
September 1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, septembre 1987

	September 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Septembre	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll	1,885	1.9	16,261	3.0	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	135	-14.0	2,127	-6.1	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,020	0.7	18,388	1.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 845 531	3.3	31 992 634	4.1	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	518 191	-21.1	6 628 085	-17.2	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 363 722	-0.4	38 620 719	-0.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 304 603	4.4	45 958 180	4.1	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	655 837	-22.6	8 192 588	-19.7	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 960 441	0.5	54 150 768	-0.4	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	72.5	...	69.6	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	79.0	...	80.9	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	73.2	...	71.3	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	101 216	11.4	851 231	6.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 335	12.4	57 761	4.3	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	108 551	11.4	908 993	6.7	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	59	3.5	546	3.0	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	308 249	-0.3	2 755 182	-2.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>					<b>Statistiques financières</b>
	\$'000		\$'000		
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	431,217	8.1	3,468,377	6.3	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	22,117	-36.2	327,098	-12.6	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	476,177	5.5	3,951,685	5.2	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	401,595	5.0	3,495,696	-1.2	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	13,710	-22.7	149,268	-10.4	Total des frais d'intérêt

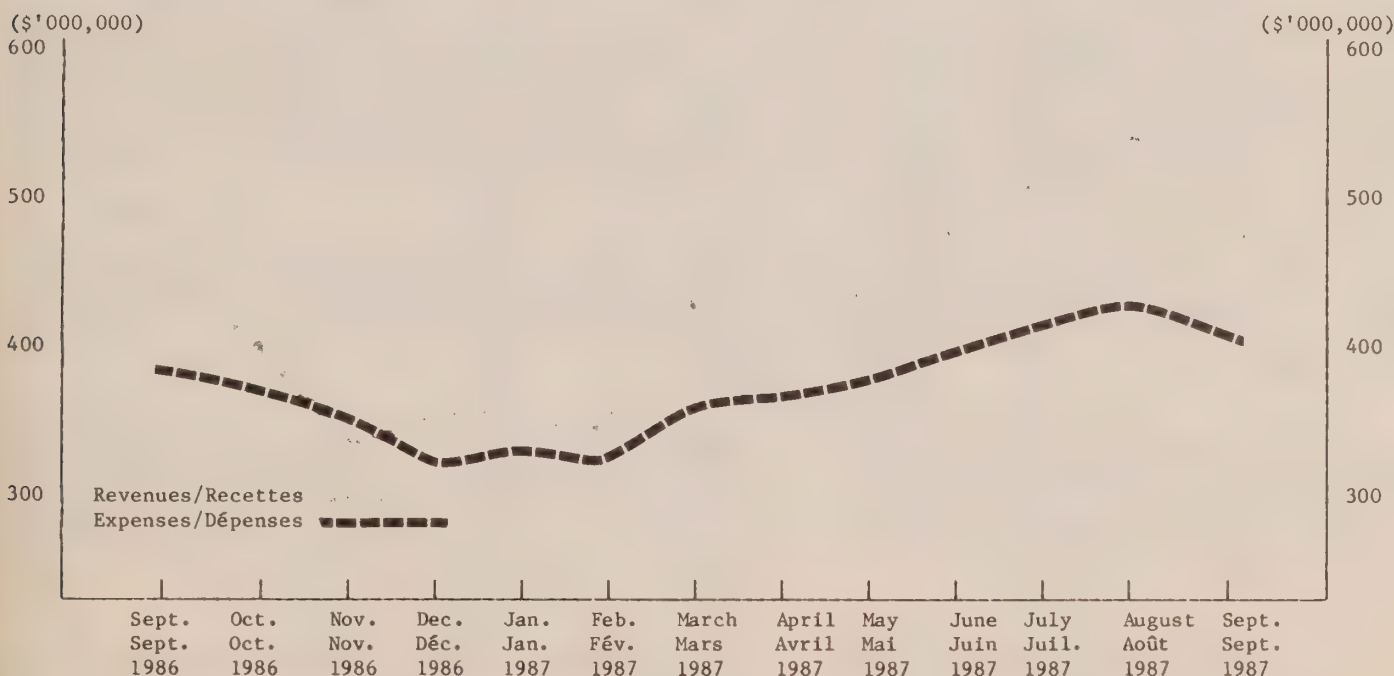
A year-to-date comparison of the Level I figures for September 1987 over September 1986 shows that passengers and goods tonne-kilometres increased by 1.9% and 6.7% respectively, while passenger-kilometres decreased by 0.3%.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and December to April.

An operating income of \$74.6 million was reported in September 1987, leading to a reported operating income of \$456.0 million for the first nine months of 1987. Since 1981, when this survey was initiated, the greatest reported income for the period January to September had been \$217.1 million, reported in 1986. Most of the difference in reported operating income for 1987 as compared to 1986 occurred during the months of January to May.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from September 1986 to September 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les neuf premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 1.9% et 6.7% respectivement alors que les passagers-kilomètres ont baissé de 0.3%.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de décembre à avril.

Un revenu d'exploitation de \$74.6 millions a été déclaré pour le mois de septembre 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$456.0 millions pour les neuf premiers mois de 1987. Depuis 1981, lors de l'initiation de l'enquête, le revenu le plus élevé rapporté pour la période de janvier à septembre avait été \$217.1 millions. Ce record fut enregistré en 1986. La différence dans le revenu d'exploitation déclaré en 1987 par rapport à 1986 s'explique en grande partie par la hausse observée entre janvier et mai 1987.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de septembre 1986 à septembre 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Operational and Financial Statistics for Level II and III Carriers, Annual 1986 (Preliminary Data).

	Level II Niveau II	% Change 1986/1985 Variation en %	
	1986		
	'000		
Number of carriers included	10	0.0	
<b>Operational Statistics</b>			
Unit Toll Services			
Hours flown	114	18.1	
Passengers	2,069	27.7	
Passenger-kilometres	584 437	20.4	
Charter and Contract Services			
Hours flown	58	0.8	
Passengers	739	38.6	
<b>Financial Statistics</b>			
	\$'000		
Operating Revenues - Unit Toll	184,602	29.1	
Operating Revenues - Charter	139,468	18.8	
Total Operating Revenues	342,058	26.2	
Total Operating Expenses	322,035	25.9	

The increasing importance of commuter or feeder carriers in short-haul markets became more apparent in 1986. This is shown by the large increases in hours flown, passengers carried and operating revenues generated by Level II and III air carriers in 1986 over 1985.

The share of passengers carried on unit toll services accounted for by Level II carriers has increased steadily from 4.2% in 1983 to 7.9% in 1986. For Level III carriers, their share has risen from 2.9% in 1983 to 3.9% in 1986.

Total operating revenues reported by Level II carriers increased by 26.2% in 1986. This marks their fourth consecutive annual increase since the 1982 level of \$122.0 million. Operating revenues reported by Level III carriers have increased steadily since 1983, when they stood at \$455.7 million.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

TABLEAU 2.

Statistiques sur les opérations et les finances des transporteurs de niveaux II et III, Annuel 1986 (données préliminaires).

	Level III Niveau III	% Change 1986/1985 Variation en %	
	1986		
	'000		
Number of carriers included	158	25.4	Nombre de transporteurs inclus
<b>Statistiques des opérations</b>			
Services à taux unitaire			
Hours de vol	155	14.1	Heures de vol
Passagers	1,023	25.8	Passagers
Passagers-kilomètres	339 974	26.5	Passagers-kilomètres
Services d'affrètement et à forfait			
Hours de vol	614	12.8	Heures de vol
Passagers	1,082	89.0	Passagers
<b>Statistiques financières</b>			
	\$'000		
Recettes d'exploitation - Taux unitaire	103,200	25.7	Recettes d'exploitation - Taux unitaire
Recettes d'exploitation - affrètements	403,830	20.9	Recettes d'exploitation - affrètements
Total des recettes d'exploitation	600,660	19.4	Total des recettes d'exploitation
Total des dépenses d'exploitation	584,859	24.3	Total des dépenses d'exploitation

L'importance grandissante de l'apport des transporteurs locaux aux marchés de courte distance devenait plus apparente en 1986. Ceci est reflété par des hausses substantielles des heures de vol, des passagers transportés et des recettes d'exploitation générées par les transporteurs de niveaux II et III en 1986 par rapport à 1985.

La part des passagers transportés sur des services à taux unitaire par les transporteurs de niveau II a augmenté de façon continue, passant de 4.2% en 1983 à 7.9% en 1986. Pour les transporteurs de niveau III, cette part est passée de 2.9% en 1983 à 3.9% en 1986.

Les recettes totales d'exploitation rapportées pour les transporteurs de niveau II augmentaient de 26.2% en 1986. Ce chiffre représente la quatrième hausse annuelle consécutive depuis 1982 alors que les recettes étaient de 122.0 millions de dollars. Les recettes d'exploitation rapportées par les transporteurs aériens de niveau III ont augmenté de façon continue depuis 1983 alors qu'elles étaient à 455.7 millions de dollars.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3

Fixed Wing Hours Flown, by Area of Operation,  
Level III, IV and V, 1986 (Preliminary Data).

TABLEAU 3

Heures de vols des aéronefs à voilure fixe, par zone  
d'exploitation, niveaux III, IV et V, 1986 (données préli-  
minaires).

Statistical Area	Charter Hours - Heures des vols d'affrètement	Specialty Hours - Heures des vols spécialisés	Total	Zone statistique
1.1 Newfoundland	15,983	7,229	23,212	1.1 Terre-Neuve
1.2	3,265	819	4,084	1.2
2.1 Nova Scotia	3,999	15,001	19,000	2.1 Nouvelle-Écosse
2.2 Prince Edward Island	599	1,132	1,731	2.2 Île-du-Prince-Édouard
2.3 New Brunswick	6,510	7,633	14,143	2.3 Nouveau-Brunswick
3.1 Quebec	40,541	57,442	97,983	3.1 Québec
3.2	2,848	2,334	5,182	3.2
3.3	13,151	6,510	19,661	3.3
3.4	16,723	5,580	22,303	3.4
3.5	7,752	11,740	19,492	3.5
3.6	3,740	1,326	5,066	3.6
3.7	5,662	X	X	3.7
3.8	566	-	566	3.8
3.9	8,878	X	X	3.9
4.1 Ontario	52,586	177,215	229,801	4.1 Ontario
4.2	15,521	12,748	28,269	4.2
4.3	6,388	2,068	8,456	4.3
4.4	17,287	4,751	22,038	4.4
4.5	35,562	4,895	40,457	4.5
4.6	1,974	X	X	4.6
4.7	6,732	-	6,732	4.7
5.1 Manitoba	16,529	34,427	50,956	5.1 Manitoba
5.2	3,499	X	X	5.2
5.3	21,697	806	22,503	5.3
5.4	7,679	X	X	5.4
5.5	5,941	X	X	5.5
6.1 Saskatchewan	6,440	16,623	23,063	6.1 Saskatchewan
6.2	24,333	10,159	34,492	6.2
6.3	9,730	X	X	6.3
7.1 Alberta	22,642	37,354	59,996	7.1 Alberta
7.2	19,857	32,784	52,641	7.2
7.3	3,667	2,869	6,536	7.3
7.4	10,052	X	X	7.4
7.5	12,612	107	12,719	7.5
8.1 British Columbia	43,058	43,633	86,691	8.1 Colombie-Britannique
8.2	10,106	6,471	16,579	8.2
8.3	4,201	3,404	7,605	8.3
8.4	7,891	X	X	8.4
8.5	3,544	X	X	8.5
8.6	4,709	X	X	8.6
8.7	4,472	X	X	8.7
9.1 Yukon Territory	9,920	1,638	11,558	9.1 Territoire du Yukon
9.2	1,771	-	1,771	9.2
9.3	X	-	X	9.3
10.1 Northwest Territories	18,089	1,824	19,913	10.1 Territoires du Nord-Ouest
10.2	2,657	-	2,657	10.2
10.3	9,428	X	9,431	10.3
10.4	X	-	X	10.4
10.7	X	-	X	10.7
10.8	X	-	X	10.8
10.9	X	-	X	10.9
10.10	13,846	-	13,846	10.10
10.11	X	-	X	10.11
10.12	X	X	X	10.12
Outside Canada	24,913	2,379	27,292	Hors Canada
TOTAL	595,769	518,643	1,114,412	TOTAL

x Confidential to meet secrecy requirements of  
the Statistics Act.

x Confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la  
statistique relatives au secret.

TABLE 4

Helicopter Hours Flown, by Area of Operation and Aircraft Weight Groupings, 1986 (Preliminary Data).

TABLEAU 4

Heures de vols des hélicoptères, par zone d'exploitation et par groupe d'avion selon le poids, 1986 (données préliminaires).

Helicopters weighing 2000 Kg or less				Helicopters weighing over 2000 Kg				Zone statistique
Statistical Area	Hélicoptères dont le poids est inférieur ou égal à 2000 Kg			Hélicoptères dont le poids est supérieur à 2000 Kg				
	Charter Hours	Specialty Hours	Total	Charter Hours	Specialty Hours	Total		
	Heures des vols d'affrètement	Heures des vols spécialisés		Heures des vols d'affrètement	Heures des vols spécialisés			
1.1 Newfoundland	13,490	-	13,490	3,784	-	3,784	1.1 Terre-Neuve	
1.2	8,652	-	8,652	30	-	30	1.2	
2.1 Nova Scotia	581	511	1,092	1,449	-	1,449	2.1 Nouvelle-Écosse	
2.3 New Brunswick	3,419	447	3,866	-	20	20	2.3 Nouveau Brunswick	
3.1 Quebec	7,598	1,029	8,627	82	-	82	3.1 Québec	
3.2	106	-	106	-	-	-	3.2	
3.3	3,071	35	3,106	900	-	900	3.3	
3.4	9,494	100	9594	3	-	3	3.4	
3.5	2,857	1,313	4,170	117	-	117	3.5	
3.6	1,198	-	1,198	116	-	116	3.6	
3.7	346	-	346	-	-	-	3.7	
3.8	17,443	-	17,443	117	-	117	3.8	
3.9	11	-	11	-	-	-	3.9	
3.10	6,261	-	6,261	205	-	205	3.10	
4.1 Ontario	4,352	3,450	7,802	2,835	248	3,083	4.1 Ontario	
4.2	4,282	2,305	6,587	155	-	155	4.2	
4.3	6,690	-	6,690	1,020	-	1,020	4.3	
4.4	5,157	185	5,342	2,958	77	3,035	4.4	
4.5	3,517	1	3,518	2,383	4	2,387	4.5	
4.6	54	-	54	-	-	-	4.6	
4.7	476	-	476	-	-	-	4.7	
5.1 Manitoba	1,364	509	1,873	25	-	25	5.1 Manitoba	
5.2	373	398	771	-	-	-	5.2	
5.3	8,302	-	8,302	186	-	186	5.3	
5.4	175	-	175	-	-	-	5.4	
5.5	43	-	43	-	-	-	5.5	
6.1 Saskatchewan	56	129	185	5	-	5	6.1 Saskatchewan	
6.2	2,211	314	2,525	1,550	18	1,568	6.2	
6.3	771	-	771	-	-	-	6.3	
7.1 Alberta	8,274	1,118	9,392	1,093	259	1,352	7.1 Alberta	
7.2	3,853	1,514	5,367	1,079	4	1,083	7.2	
7.3	7,054	1,649	8,703	1,362	-	1,362	7.3	
7.4	3,060	-	3,060	758	-	758	7.4	
7.5	9,596	-	9,596	1,686	1	1,687	7.5	
8.1 British Columbia	20,195	7,585	27,780	1,956	1,888	3,844	8.1 Colombie-Britannique	
8.2	9,775	452	10,227	3,146	113	3,259	8.2	
8.3	14,125	1,067	15,192	1,337	13	1,350	8.3	
8.4	9,646	34	9,680	93	86	179	8.4	
8.5	3,000	-	3,000	170	-	170	8.5	
8.6	4,344	16	4,360	231	6	237	8.6	
8.7	2,527	-	2,527	19	-	19	8.7	
9.1 Yukon Territory	6,031	36	6,067	516	165	681	9.1 Territoire du Yukon	
9.2	620	-	620	255	-	255	9.2	
9.3	787	-	787	4	-	4	9.3	
10.1 Northwest Territories	5,080	166	5,246	1,872	1,150	3,022	10.1 Territoires du Nord-Ouest	
10.3	1,694	-	1,694	1,273	-	1,273	10.3	
10.4	7,483	-	7,483	42	-	42	10.4	
10.6	148	-	148	23	10	33	10.6	
10.7	36	-	36	7	-	7	10.7	
10.8	1,146	-	1,146	7	-	7	10.8	
10.10	5,538	10	5,548	5,749	-	5,749	10.10	
10.11	-	-	-	79	-	79	10.11	
10.12	-	-	-	20	-	20	10.12	
Outside Canada	12,766	-	12,766	14,145	2,320	16,465	Hors Canada	
TOTAL	249,128	24,373	273,501	54,842	6,382	61,224	TOTAL	
GRAND TOTAL	Charter Hours		303,970	Heures des vols d'affrètement			TOTAL GLOBAL	
	Specialty Hours		30,755	Heures des vols spécialisés				
	TOTAL		334,725	TOTAL				

### Summary of 1986 Fixed Wing Hours Flown - Table 3

The number of charter and specialty hours flown by Canadian air carriers in Level III, IV and V has shown an increase of 3.6% in 1986 compared to 1985. This increase is due to the 7.0% rise in specialty hours flown from 484,729 hours in 1985 to 518,643 hours in 1986. The charter hours have also shown an increase from 590,645 hours in 1985 to 595,769 hours in 1986, a 0.9% rise.

### Summary of 1986 Helicopter Hours Flown - Table 4

Canadian air carriers flew a total of 334,725 helicopter hours in 1986, a decrease of 7.2% or 25,966 hours compared to the 1985 total. This decrease was evident in the charter category which showed a decrease of 8.0%. The specialty category showed an increase of 1.8%.

The following areas of operation map and the geographical description of this map are to be used in conjunction with Tables 3 and 4. Table 3 shows the number of charter and specialty hours flown for fixed wing aircraft from Level III, IV and V air carriers. Table 4 shows the number of charter and specialty hours flown by all commercial helicopters in Canada. Please refer to the map and geographical description in order to define the statistical areas shown on Tables 3 and 4.

### Geographical Description of Areas of Operation

#### Area Reference

1. **Newfoundland & Labrador**
  - 1.1 Newfoundland and Islands
  - 1.2 Coast of Labrador and Islands
2. **Maritime Provinces**
  - 2.1 Nova Scotia
  - 2.2 Prince Edward Island
  - 2.3 New Brunswick
3. **Quebec**
  - 3.1 Southern Quebec - Quebec City
  - 3.2 Gaspé, South Shore & Madgalen Is.
  - 3.3 Southwestern Quebec
  - 3.4 North Shore & Anticosti Is.
  - 3.5 Central Quebec - Lac St-Jean
  - 3.6 Western Québec
  - 3.7 East Central Quebec
  - 3.8 West Central Quebec - James/Hudson Bay
  - 3.9 Northeastern Quebec - Ungava Bay
  - 3.10 Northwestern Quebec - Hudson Strait
4. **Ontario**
  - 4.1 Southern Ontario - Toronto
  - 4.2 North Central Ontario - Georgian Bay
  - 4.3 Northeastern Ontario - James Bay
  - 4.4 Northern Ontario - Lake Superior
  - 4.5 Northern Ontario - Lake of the Woods
  - 4.6 Northern Ontario - Hudson/James Bay
  - 4.7 Northwestern Ontario

### Sommaire des heures de vol effectuées au moyen d'aéronefs à voilure fixe pour 1986 - Tableau 3

Les transporteurs aériens canadiens de niveaux III, IV, V qui ont opéré des vols d'affrètement et des vols spécialisés ont enregistré un accroissement de 3.6% du nombre d'heures de vol en 1986 comparativement à 1985. Cette hausse est attribuable à l'augmentation de 7.0% des heures de vol dans la catégorie spécialisée qui sont passée de 484,729 heures en 1985 à 518,643 heures en 1986. De même, les heures de vol des affrètements montrent une hausse de 0.9%, passant de 590,645 heures en 1985 à 595,769 heures en 1986.

### Sommaire des heures de vol des hélicoptères pour 1986 - Tableau 4

Les transporteurs aériens ont effectué un total de 334,725 heures de vol au moyen d'hélicoptères en 1986, soit une baisse de 7.2% ou 25,966 heures comparativement au total de 1985. Ce déclin fut démontré dans la catégorie des vols d'affrètement qui ont enregistré une diminution de 8.0%. La catégorie des vols spécialisés a enregistré une augmentation de 1.8%.

La carte suivante des zones d'exploitation ainsi que leur description géographique doivent être utilisées conjointement avec les tableaux 3 et 4. Le tableau 3 montre le nombre d'heures de vol effectuées par les transporteurs des niveaux III, IV et V pour les vols affrétés et spécialisés. Le tableau 4 présente le nombre d'heures de vol effectuées par les hélicoptères commerciaux du Canada pour les vols affrétés et spécialisés. Prière de se référer à la carte et aux descriptions géographiques afin de définir les zones statistiques indiquées dans les tableaux 3 et 4.

### Description géographique des zones d'exploitation

#### Zones de référence

1. **Terre-Neuve & Labrador**
  - 1.1 Terre-Neuve et les îles
  - 1.2 Côte du Labrador et les îles
2. **Provinces Maritimes**
  - 2.1 Nouvelle-Écosse
  - 2.2 Île-du-Prince-Édouard
  - 2.3 Nouveau-Brunswick
3. **Québec**
  - 3.1 Sud du Québec - Ville de Québec
  - 3.2 Gaspé, Côte Sud et îles de la Madeleine
  - 3.3 Sud-Ouest du Québec
  - 3.4 Côte Nord et Île d'Anticosti
  - 3.5 Centre du Québec - Lac St-Jean
  - 3.6 Ouest du Québec
  - 3.7 Centre-Est du Québec
  - 3.8 Centre-Ouest du Québec - Baie James - Baie d'Hudson
  - 3.9 Nord-Est du Québec - Baie d'Ungava
  - 3.10 Nord-Ouest du Québec - Détroit d'Hudson
4. **Ontario**
  - 4.1 Sud de l'Ontario - Toronto
  - 4.2 Centre-Nord de l'Ontario - Baie Georgienne
  - 4.3 Nord de l'Ontario - Baie James
  - 4.4 Nord de l'Ontario - Lac Supérieur
  - 4.5 Nord de l'Ontario - Lac Des Bois
  - 4.6 Nord de l'Ontario - Baie James - Baie d'Hudson
  - 4.7 Nord-Ouest de l'Ontario



**5. Manitoba**

- 5.1 Southern Manitoba - Winnipeg
- 5.2 East Central Manitoba
- 5.3 West Central Manitoba
- 5.4 Northeastern Manitoba - Hudson Bay
- 5.5 Northwestern Manitoba

**6. Saskatchewan**

- 6.1 Southern Saskatchewan - Regina
- 6.2 Central Saskatchewan
- 6.3 Northern Saskatchewan

**7. Alberta**

- 7.1 East Central Alberta - Edmonton
- 7.2 Southern Alberta
- 7.3 West Central Alberta
- 7.4 Northeastern Alberta
- 7.5 Northwestern Alberta

**8. British Columbia**

- 8.1 Southwestern British Columbia - Victoria - Vancouver Islands
- 8.2 Southeastern British Columbia
- 8.3 South Interior British Columbia
- 8.4 Central British Columbia - The Coast
- 8.5 West Coast British Columbia
- 8.6 Northeastern British Columbia
- 8.7 Northwestern British Columbia

**9. Yukon Territory**

- 9.1 Southwestern Yukon - Whitehorse
- 9.2 Southeastern Yukon
- 9.3 Northern Yukon

**10. Northwest Territories**

- 10.1 South Central N.W.T. - Yellowknife
- 10.2 Southeastern N.W.T. - Hudson Bay
- 10.3 Southwestern N.W.T.
- 10.4 Northern Mackenzie-Yukon Boundary
- 10.5 Islands of Hudson Bay and James Bay
- 10.6 Eastern N.W.T. - Baffin
- 10.7 Northeastern N.W.T.
- 10.8 North Central N.W.T.
- 10.9 Northwestern N.W.T. - Great Bear
- 10.10 Western N.W.T. - Mackenzie Delta
- 10.11 Eastern Franklin District
- 10.12 Western Franklin District

**5. Manitoba**

- 5.1 Sud du Manitoba - Winnipeg
- 5.2 Centre-Est du Manitoba
- 5.3 Centre-Ouest du Manitoba
- 5.4 Nord-Est du Manitoba - Baie d'Hudson
- 5.5 Nord-Ouest du Manitoba

**6. Saskatchewan**

- 6.1 Sud de la Saskatchewan - Régina
- 6.2 Centre de la Saskatchewan
- 6.3 Nord de la Saskatchewan

**7. Alberta**

- 7.1 Centre-Est de l'Alberta - Edmonton
- 7.2 Sud de l'Alberta
- 7.3 Centre-Ouest de l'Alberta
- 7.4 Nord-Est de l'Alberta
- 7.5 Nord-Ouest de l'Alberta

**8. Colombie-Britannique**

- 8.1 Sud-Ouest de la Colombie-Britannique - Victoria - Îles de Vancouver
- 8.2 Sud-Est de la Colombie-Britannique
- 8.3 Intérieur-Sud de la Colombie-Britannique
- 8.4 Centre de la Colombie-Britannique - la Côte
- 8.5 Côte Ouest de la Colombie-Britannique
- 8.6 Nord-Est de la Colombie-Britannique
- 8.7 Nord-Ouest de la Colombie-Britannique

**9. Territoire du Yukon**

- 9.1 Sud-Ouest du Yukon - Whitehorse
- 9.2 Sud-Est du Yukon
- 9.3 Nord du Yukon

**10. Territoires du Nord-Ouest**

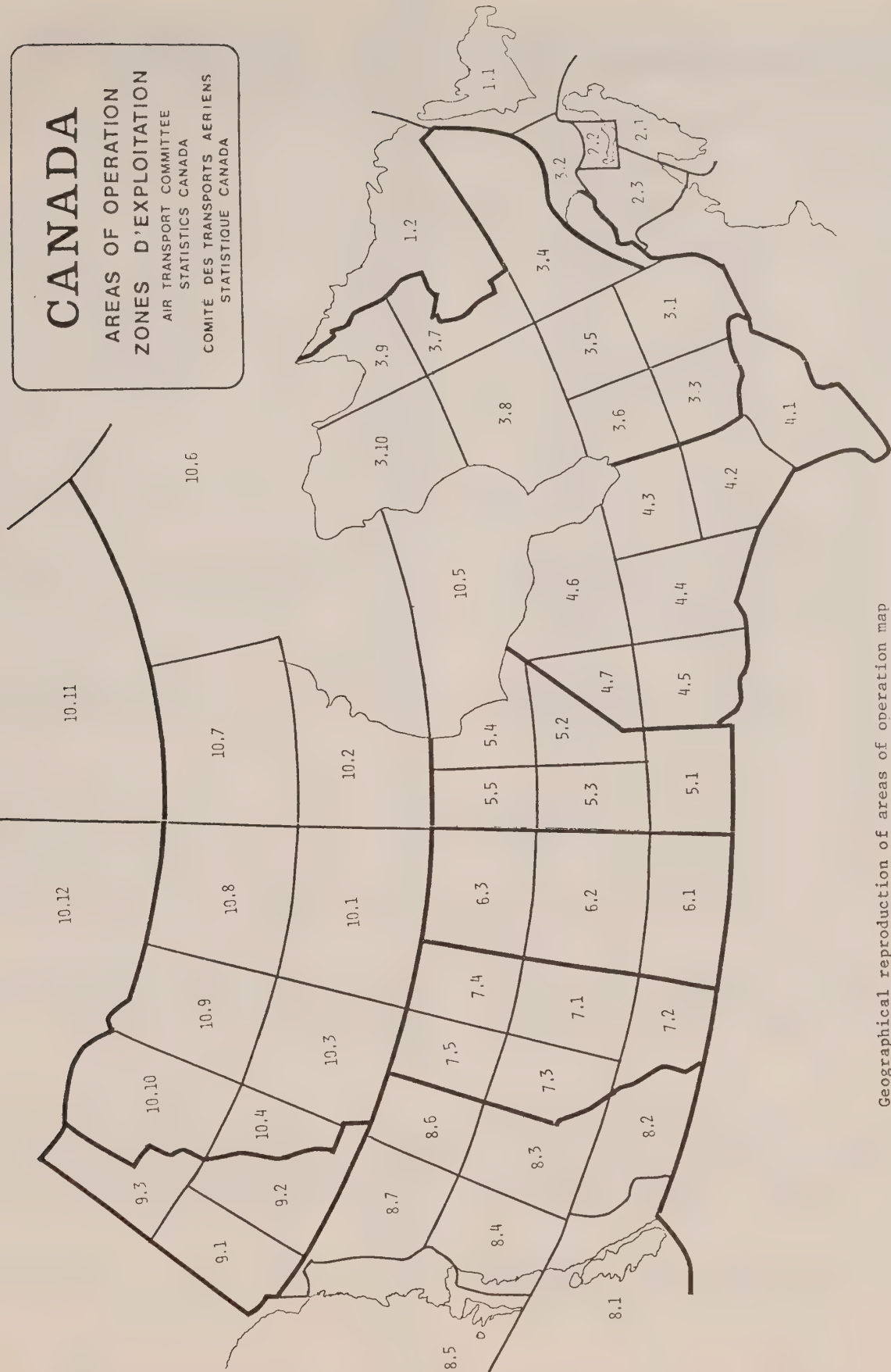
- 10.1 Centre-Sud des T.N.-O. - Yellowknife
- 10.2 Sud-Est des T.N.-O. - Baie d'Hudson
- 10.3 Sud-Ouest des T.N.-O.
- 10.4 Nord du District de Mackenzie-Frontière du Yukon
- 10.5 Les Îles de la Baie James et de la Baie d'Hudson
- 10.6 Nord-Est des T.N.-O. - Baie de Baffin
- 10.7 Nord-Est des T.N.-O.
- 10.8 Centre-Nord des T.N.-O.
- 10.9 Nord-Ouest des T.N.-O. - Great Bear
- 10.10 Ouest des T.N.-O. - Delta de Mackenzie
- 10.11 Est du District de Franklin
- 10.12 Ouest de District de Franklin

For further information on the above tables, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Pour de plus amples renseignements concernant ces tableaux, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

# CANADA

AREAS OF OPERATION  
ZONES D'EXPLOITATION  
AIR TRANSPORT COMMITTEE  
COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS  
STATISTICS CANADA  
STATISTIQUE CANADA



Geographical reproduction of areas of operation map

Reproduction géographique de la carte des zones d'exploitation

TABLE 5.

International Charter Passengers, by Region.  
Second Quarter 1987 and Previous Year  
(Preliminary Data).

Region	Second Quarter 1987 Deuxième trimestre	Second Quarter 1986 Deuxième trimestre	% Change Second Quarter 1986/1985 Variation en % deuxième trimestre	Région
Africa(1)	-	2,718	-100.0	Afrique(1)
Asia(2)	-	144	-100.0	Asie(2)
Europe(3)	243,219	261,449	-7.0	Europe(3)
Southern(4)	213,484	152,317	40.2	Sud(4)
United States(5)	333,937	291,028	14.7	États-Unis(5)
Total	790,640	707,656	11.7	Total

1. Africa (including that part of Egypt located in Asia).
2. Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).
3. Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).
4. Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands- Mexico, Central America and South America).
5. United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

Preliminary second quarter 1987 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services rose to 790,640, up 11.7% from the figure recorded for the same quarter last year.

Traffic to European destinations continued to experience decreases. In particular, traffic to the United Kingdom was at its lowest level since 1975. Wardair's scheduled services to the United Kingdom has virtually replaced their charter flights to these destinations.

Travel to Mexico increased by 74.9% to an all time high of 84,940 passengers during the second quarter of 1987. In addition, traffic to the Dominican Republic increased by 14,440 passengers (40.6%). All southern destinations, except the Bahamas, experienced an increased rate of traffic.

The American sunspots Florida and Nevada experienced the largest increases in traffic in the United States. Clearwater, Ft. Lauderdale, Miami Orlando and Las Vegas recorded large gains.

For additional information, order the second quarter 1987 Air Charter Statistics, quarterly in-house report (formerly catalogue 51-003) or contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

TABLEAU 5.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Deuxième trimestre 1987 et année précédente (données préliminaires).

Région	Second Quarter 1986 Deuxième trimestre	% Change Second Quarter 1986/1985 Variation en % deuxième trimestre	Région
Afrique(1)	2,718	-100.0	Afrique(1)
Asie(2)	144	-100.0	Asie(2)
Europe(3)	261,449	-7.0	Europe(3)
Sud(4)	152,317	40.2	Sud(4)
États-Unis(5)	291,028	14.7	États-Unis(5)
Total	707,656	11.7	Total

1. Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie).
2. Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).
3. Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).
4. Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine - le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).
5. Les États-Unis (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Les données préliminaires pour le deuxième trimestre de 1987 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux totalisait 790,640 une hausse de 11.7% par rapport au nombre de passagers enregistrés pour le même trimestre de l'année précédente.

Le trafic vers les destinations européennes a continué à accuser des baisses. Notamment, le trafic vers le Royaume-Uni a enregistré son plus bas niveau depuis 1975. Les services à horaire fixe opérés par Wardair entre le Canada et le Royaume-Uni ont virtuellement remplacé leurs vols d'affrètement vers ces destinations.

Au cours du deuxième trimestre de 1987, les voyages au Mexique ont augmenté de 74.9% pour atteindre un record de tous les temps de 84,940 passagers. De plus, le trafic vers la République Dominicaine s'est accru de 40.6% (14,440 passagers). Pour toutes les destinations du Sud, à l'exception des Bahamas, on note une augmentation du taux de trafic.

Les augmentations les plus importantes dans le trafic à destination des États-Unis furent enregistrées vers les destinations soleil, Floride et Nevada. On observe des gains substantiels à Clearwater, Ft. Lauderdale, Miami, Orlando et Las Vegas.

Pour plus de renseignements, veuillez commander le rapport trimestriel des statistiques des affrètements aériens, deuxième trimestre 1987, rapport trimestriel interne (ancien catalogue 51-003) ou communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 6.

Cargo Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit Toll Services at the Top 30 Canadian Airports - Fourth Quarter and Annual 1986 (Preliminary Data).

Rank	Airports	Fourth Quarter 1986	% Change Fourth Quarter 1986/1985	Annual 1986	% Change Annual 1986/1985
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Variation en % Quatrième trimestre	Annuel	Variation en % Annuel
		('000 Kg)		('000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	55 016.0	-3.0	206 800.7	-5.3
2	Vancouver International BC-CB	22 310.8	3.9	87 548.0	5.3
3	Mirabel International QUE-QUE	20 693.2	3.2	75 376.4	-5.6
4	Montréal International QUE-QUE	6 730.8	-8.1	29 210.5	-4.5
5	Calgary International ALTA-ALB	6 689.6	-6.7	25 861.0	-17.6
6	Edmonton International ALTA-ALB	6 449.4	-32.6	28 900.5	-18.0
7	Halifax International NS-NE	5 050.4	1.7	18 362.2	-1.4
8	Winnipeg International MAN	4 271.4	-13.3	15 701.2	-16.4
9	St. John's NFLD-TN	1 390.8	4.3	6 549.8	-2.5
10	Ottawa International ONT	1 142.9	10.1	4 660.3	6.7
11	Frobisher NWT-TNO	487.2	-26.2	2 367.2	-24.4
12	Yellowknife NWT-TNO	462.4	11.0	1 841.1	14.4
13	Edmonton Municipal ALTA-ALB	415.9	-2.8	1 432.3	-19.0
14	Regina SASK	388.3	2.0	1 546.8	-5.0
15	Saskatoon SASK	348.3	-6.4	1 433.1	-12.7
16	Sept-Îles QUE-QUE	344.7	-33.0	1 818.2	-7.4
17	Québec QUE-QUE	336.6	-12.6	1 645.2	7.9
18	Saint John NB	307.5	22.6	1 018.2	24.1
19	Goose Bay NFLD-TN	306.8	19.8	1 511.2	21.2
20	Fort St. John BC-CB	296.0	-22.1	1 306.2	-8.8
21	Inuvik NWT-TNO	271.0	-15.5	1 277.9	-8.3
22	Thunder Bay ONT	265.2	-8.3	1 064.8	-1.0
23	Kuuujuaq QUE-QUE	246.8	-14.6	1 168.2	-23.2
24	Resolute Bay NWT-TNO	240.5	12.9	1 219.0	4.0
25	Whitehorse YT-TY	211.7	14.7	885.0	6.6
26	Kelowna BC-CB	202.9	-19.1	804.9	-16.9
27	Sandspit BC-CB	198.2	15.3	748.7	16.5
28	Moncton NB	191.8	-16.1	932.7	-14.2
29	Norman Wells NWT-TNO	190.2	-39.2	1 043.3	-22.6
30	Charlottetown PEI-ÎPÉ	177.0	-11.9	1 053.6	8.8
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		135 634.3	-3.9	525 088.2	-5.3

Preliminary airport activity data for the fourth quarter of 1986 indicate that 135 634 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports (as ranked by cargo traffic), a 3.9% decrease from the fourth quarter of 1985.

The top 30 airports (ranking based on data for fourth quarter 1986) registered 525 088 tonnes of cargo enplaned and deplaned on scheduled services in 1986, down 5.3% from the 554 706 tonnes recorded for these airports in 1985. Of these airports, all but Sandspit made the top 30 airports in 1986 (ranking based on annual data). Val D'Or which recorded 807 tonnes of cargo enplaned and deplaned on scheduled services in 1986 edged out Sandspit (which dropped to 31st place).

For additional information, order the Air Carrier Traffic at Canadian Airports (Catalogue 51-005), or contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 6.

Marchandises voyageant sur des services à taux unitaire à horaire fixe, embarquées et débarquées, aux 30 principaux aéroports canadiens - Quatrième trimestre et annuel 1986 (données préliminaires).

Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire pour le quatrième trimestre de 1986 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe, aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 135 634 tonnes métriques. Ces statistiques indiquent une baisse de 3.9% par rapport au quatrième trimestre de 1985.

Les 30 principaux aéroports (classés selon les données pour le quatrième trimestre de 1986) ont enregistré 525 088 tonnes métriques de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe en 1986, une baisse de 5.3% par rapport aux 554 706 tonnes métriques enregistrées à ces aéroports en 1985. Tous ces aéroports, à l'exception de Sandspit, étaient classés parmi les 30 principaux aéroports en 1986 (classement basé sur les données annuelles). Val d'Or, qui a enregistré 807 tonnes métriques de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe en 1986 a remplacé Sandspit (qui chutait au 31 ième rang).

Pour plus de renseignements, veuillez commander le Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens (no 51-005 au catalogue), ou veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 7.

Passenger Traffic (Enplaned & Deplaned Revenue Passengers) at the Top 25 Canadian Airports for Mainline Unit Toll, Other Unit Toll and Charter Services - by Category, 1985, 1986 (Preliminary data).

TABLEAU 7.

Trafic de passagers (passagers payants embarqués et débarqués) aux 25 principaux aéroports canadiens pour les services à taux unitaires des lignes principales, les autres services à taux unitaires et les services d'affrètement - par catégorie, 1985, 1986 (Données préliminaires).

Rank	Airport	Category(1)	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	Catégorie(1)
Rang	Aéroport					
('000)						
4	Calgary International, ALTA-ALB	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	3,637 188 173  3,998	3,509 154 <sup>r</sup> 248  3,910 <sup>r</sup>	3.6 22.1 -30.2  2.3	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
5	Edmonton, ALTA- ALB (3)	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	2,561 246 147  2,955	2,510 195 214  2,919	2.0 26.2 -31.3  1.2	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
8	Halifax International, NS-NÉ	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	1,644 173 28  1,845	1,697 10 47  1,754	-3.1 1,630.0 -40.4  5.2	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
15	Kelowna, BC-CB	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	345 94 6  444	385 28 53  466	-10.4 235.7 -88.7  -4.7	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
1	Lester B. Pearson International, ONT	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	14,572 493 2,056  17,122	13,112 459 <sup>r</sup> 2,268  15,838 <sup>r</sup>	11.1 7.4 -9.3  8.1	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
18	London, ONT	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	37 197 24  258	38 200 12  249	-2.6 -1.5 100.0  3.6	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
19	Moncton, NB	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	188 45 --  233	221 -- --  221	-14.9 ... --  5.4	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
3	Montréal, QUE- QUÉ (4)	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	6,516 303 709  7,527	6,491 145 626  7,261	0.4 109.0 13.3  3.7	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)
7	Ottawa International, ONT	Mainline Unit Toll Services Other Unit Toll Services Charter Services  TOTAL(2)	1,888 359 16  2,263	1,935 301 36  2,272	-2.4 19.3 -55.6  -0.4	Services à taux unitaires Autres services à taux unit. Services d'affrètement  TOTAL(2)

TABLE 7.

Passenger Traffic (Enplaned & Deplaned Revenue Passengers) at the Top 25 Canadian Airports for Mainline Unit Toll, Other Unit Toll and Charter Services - by Category, 1985, 1986 (Preliminary data). - Continued

TABLEAU 7.

Trafic de passagers (passagers payants embarqués et débarqués) aux 25 principaux aéroports canadiens pour les services à taux unitaires des lignes principales, les autres services à taux unitaires et les services d'affrètement - par catégorie, 1985, 1986 (Données préliminaires). - Suite

Rank	Airport	Category(1)	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	Catégorie(1)
Rang	Aéroport					
('000)						
21	Prince George, BC-CB	Mainline Unit Toll Services	211	220	-4.1	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	9	8	12.5	Autres services à taux unit.
		Charter Services	-	--	-100.0	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	220	228	-3.5	TOTAL(2)
10	Québec, QUE- QUÉ	Mainline Unit Toll Services	460	520	-11.5	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	104	32	225.0	Autres services à taux unit.
		Charter Services	95	82	15.9	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	660	634	4.1	TOTAL(2)
9	Regina, SASK	Mainline Unit Toll Services	598	579	3.3	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	60	60	0	Autres services à taux unit.
		Charter Services	16	20	-20.0	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	674	659	2.3	TOTAL(2)
23	Saint John, NB	Mainline Unit Toll Services	185	200	-7.5	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	24	-	...	Autres services à taux unit.
		Charter Services	--	-	...	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	209	200	4.5	TOTAL(2)
11	Saskatoon, SASK	Mainline Unit Toll Services	561	551	1.8	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	81	82	-1.2	Autres services à taux unit.
		Charter Services	17	28	-39.3	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	659	660	-0.2	TOTAL(2)
20	Sault Ste. Marie, ONT	Mainline Unit Toll Services	175	181	3.3	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	55	23	139.1	Autres services à taux unit.
		Charter Services	1	--	...	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	231	204	13.2	TOTAL(2)
13	St. John's, NFLD-TN	Mainline Unit Toll Services	485	505	-4.0	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	60	14	328.6	Autres services à taux unit.
		Charter Services	4	4	0	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	549	523	5.0	TOTAL(2)
22	Sudbury, ONT	Mainline Unit Toll Services	128	123	4.1	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	83	81	2.5	Autres services à taux unit.
		Charter Services	--	--	--	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	212	204	3.9	TOTAL(2)
14	Thunder Bay, ONT	Mainline Unit Toll Services	413	412	0.2	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	107	80	33.8	Autres services à taux unit.
		Charter Services	--	1	...	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	520	492	5.7	TOTAL(2)



TABLE 7.

Passenger Traffic (Enplaned & Deplaned Revenue Passengers) at the Top 25 Canadian Airports for Mainline Unit Toll, Other Unit Toll and Charter Services - by Category, 1985, 1986 (Preliminary data). - Concluded

TABLEAU 7.

Trafic de passagers (passagers payants embarqués et débarqués) aux 25 principaux aéroports canadiens pour les services à taux unitaires des lignes principales, les autres services à taux unitaires et les services d'affrètement - par catégorie, 1985, 1986 (Données préliminaires). - Fin

Rank	Airport	Category(1)	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	Catégorie(1)
Rang	Aéroport					
( '000)						
16	Toronto Island, ONT	Mainline Unit Toll Services	-	-	-	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	322	166	94.0	Autres services à taux unit.
		Charter Services	--	-	...	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	322	166	94.0	TOTAL(2)
2	Vancouver International, BC-CB	Mainline Unit Toll Services	6,928	5,750	20.5	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	974	601	62.1	Autres services à taux unit.
		Charter Services	513	668	-23.2	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	8,415	7,018	19.9	TOTAL(2)
12	Victoria International, BC-CB	Mainline Unit Toll Services	126	291	-56.7	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	500	317	57.7	Autres services à taux unit.
		Charter Services	24	25	-4.0	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	650	634	2.5	TOTAL(2)
17	Windsor, ONT	Mainline Unit Toll Services	243	228	6.6	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	24	23	4.3	Autres services à taux unit.
		Charter Services	5	3	66.7	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	272	254	7.1	TOTAL(2)
6	Winnipeg International, MAN	Mainline Unit Toll Services	2,068	1,967	5.1	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	102	91	12.1	Autres services à taux unit.
		Charter Services	97	93	4.3	Services d'affrètement
		TOTAL(2)	2,267	2,151	5.4	TOTAL(2)
	Total Top 25 Airports/ Ensemble des 25 principaux aéroports	Mainline Unit Toll Services	43,969	41,610	5.7	Services à taux unitaires
		Other Unit Toll Services	4,603	2,905	58.5	Autres services à taux unit.
		Charter Services	3,932	4,427	-11.2	Services d'affrètement
		GRAND TOTAL(2)	52,504	48,942	7.3	TOTAL GLOBAL(2)

(1) Charter services include large aircraft operations only.

(2) Some totals may not add due to rounding.

(3) Edmonton includes Edmonton International and Edmonton Municipal.

(4) Montréal includes Mirabel International and Montréal International (Dorval).

(1) Les services d'affrètement inclus les opérations des gros aéronefs seulement.

(2) Certains totaux sont pas justes à cause de données arrondies.

(3) Edmonton comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

(4) Montréal comprend l'aéroport international de Mirabel et l'aéroport international de Montréal (Dorval).

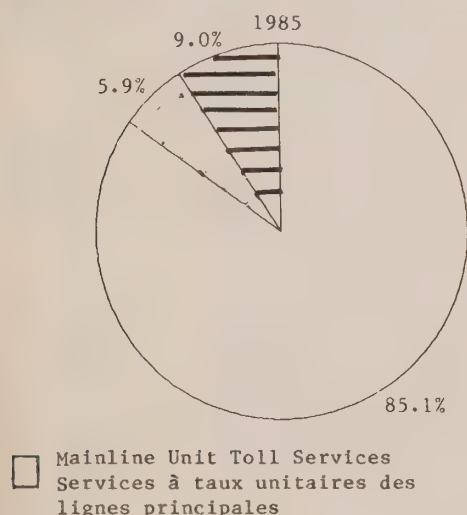
The number of passengers travelling on unit toll (composed of mainline unit toll and other unit toll) and charter services, enplaned and deplaned at the top 25 Canadian airports in 1986 reached 52.5 million (which represents about 90.0% of all airport activity), an increase of 7.3% relative to a year earlier.

In 1986, passenger traffic exceeded 1985 levels at 20 of these 25 major Canadian airports<sup>1</sup>, with gains ranging from 2.3% at both Calgary International and Regina to 94.0% at Toronto Island. Decreases in passenger volumes were recorded at the following airports: Edmonton Municipal<sup>2</sup>, Kelowna (-4.7%), Ottawa International (-0.4%), Prince George (-3.5%) and Saskatoon (-0.2%).

In 1986, for the top 25 airports, 83.7% of all passengers travelling on commercial air services flew on mainline unit toll services. The market shares for other unit toll and charter services represented, respectively, 8.8% and 7.5% of passenger volume. In 1985, mainline unit toll accounted for 85.1%, other unit toll 5.9% and charter 9.0% (see Figure 7.1).

Figure 7.1

Passenger Traffic at the Top 25 Canadian Airports, Market Shares by Category of Service, 1985, 1986



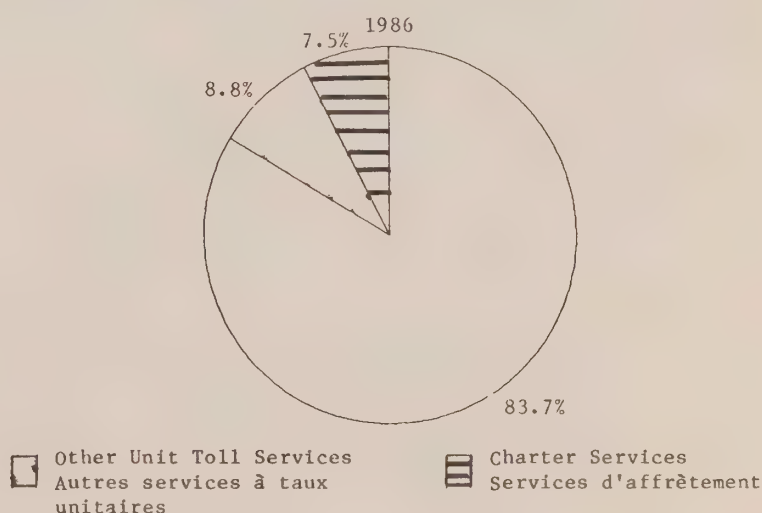
Le nombre de passagers voyageant sur des services à taux unitaires (qui se composent des taux unitaires des lignes principales et des autres taux unitaires) et sur des services d'affrètement, embarqués et débarqués aux 25 principaux aéroports canadiens s'est chiffré à 52.5 millions (représentant environ 90.0% de toute l'activité aéroportuaire) en 1986, une hausse de 7.3% par rapport à l'année précédente.

En 1986, le trafic de passagers a dépassé les niveaux de 1985 dans 20 des 25 principaux aéroports canadiens<sup>1</sup>, les gains s'échelonnant de 2.3% à l'aéroport international de Calgary et Regina à 94.0% à l'aéroport Toronto Island. Des diminutions du volume de passagers étaient enregistrées aux aéroports suivants: Edmonton Municipal<sup>2</sup>, Kelowna (-4.7%), Ottawa International (-0.4%), Prince George (-3.5%) et Saskatoon (-0.2%).

En 1986, aux 25 principaux aéroports, 83.7% de tous les passagers voyageant à bord de vols commerciaux ont emprunté les services à taux unitaires des lignes principales. Les parts du marché des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement représentaient respectivement 8.8% et 7.5% du volume de passagers. En 1985, les services à taux unitaires des lignes principales représentaient 85.1% du volume, les autres services à taux unitaires, 5.9%, et les services d'affrètement, 9.0% (voir figure 7.1).

Figure 7.1

Trafic de passagers aux 25 principaux aéroports canadiens, parts du marché par catégorie de service, 1985, 1986



1. In Table 7, Edmonton encompasses both Edmonton International and Edmonton Municipal and Montréal includes both Mirabel and Dorval airports, for confidentiality purposes. Nevertheless, they are considered as four distinct airports in these figures.

2. Due to confidentiality of data for other unit toll services at Edmonton International, percentage changes cannot be presented for Edmonton Municipal.

1. Dans le tableau 7, Edmonton englobe les aéroports international et municipal d'Edmonton et Montréal comprend les aéroports de Mirabel et Dorval, pour des raisons de confidentialité. Néanmoins, ils sont considérés comme quatre aéroports distincts dans ces chiffres.

2. À cause de la nature confidentielle des données pour les autres services à taux unitaires à l'aéroport international d'Edmonton, les variations en pourcentage ne peuvent être divulguées pour l'aéroport municipal d'Edmonton.

The mainline unit toll services are predominant at all airports with the exception of London, Toronto Island and Victoria International, where the market shares for other unit toll services exceeded 75.0% in 1986. In 1986, the market shares for other unit toll services exceeded the market shares for charter services at all airports with the exception of Edmonton (Edmonton International), Lester B. Pearson International and Montréal (Mirabel International); in 1985, in addition to these three airports, the charter share was greater than the other unit toll share at Calgary International, Halifax International, Kelowna, Moncton, Montréal (Dorval), Québec, Vancouver International and Winnipeg International.

The increasing trend in favour of other unit toll services began in the 1980's, and especially in 1983. This shift is the result of several factors. Local carriers have increased their market share, now offering many of the services previously performed by Level I carriers. Local carriers have also gained an advantage by the removal of certain licence restrictions and entry barriers, all part of the 1984 Canadian Air Policy proposal.

In 1986, a growth in mainline unit toll and other unit toll services was recorded for the total top 25 airports relative to 1985. The number of passengers carried on mainline unit toll services increased by 5.7% (from 41.6 million to 44.0 million), while the passenger volumes on other unit toll services rose by 58.5% (from 2.9 million to 4.6 million). During this period, the number of passengers travelling on charter services went from 4.4 million to 3.9 million, a decrease of 11.2%.

The airports that experienced most of the increase, in terms of percentage, in mainline unit toll services were Vancouver International with 20.5% and Lester B. Pearson International with 11.1%. The increase at Vancouver International is largely due to EXPO 86.

For other unit toll services, the airports that contributed most were Halifax International with 1,630.0% and St. John's with 328.6%. The increase at these airports is largely due to the operations of Air Nova and Air Bras d'Or, which joined Air Atlantic in competition for passenger traffic in the Maritime provinces. Exceptional increases were also recorded at Kelowna (235.7%), Montréal (109.0%), Québec (225.0%), Sault Ste. Marie (139.1%) and Toronto Island (94.0%). The increase at Kelowna reflects increased competition between Time Air and Air BC, while increases at airports in Québec and Ontario are largely due to the operations of Nordair Metro and/or City Express and/or Air Ontario.

For charter services, most of the airports have witnessed decreases. The introduction of Wardair's domestic scheduled services in May 1986 resulted in decreases in charter passenger traffic at Calgary International, Edmonton International, Lester B. Pearson International and Vancouver International.

For further information, please contact Miss L. Di Piétro (819-997-6176).

Les services à taux unitaires des lignes principales sont prédominants à tous les aéroports à l'exception de London, Toronto Island et l'aéroport international de Victoria, où les parts du marché des autres services à taux unitaires ont dépassé 75.0% en 1986. En 1986, les parts du marché des autres services à taux unitaires ont dépassé les parts du marché des services d'affrètement à tous les aéroports à l'exception d'Edmonton (l'aéroport international d'Edmonton), l'aéroport international Lester B. Pearson et Montréal (l'aéroport international de Mirabel); en 1985, en plus de ces trois aéroports, la part des services d'affrètement excédait celle des autres services à taux unitaires à l'aéroport international de Calgary, l'aéroport international d'Halifax, Kelowna, Moncton, Montréal (l'aéroport de Dorval), Québec, l'aéroport international de Vancouver et l'aéroport international de Winnipeg.

Le mouvement en faveur des autres services à taux unitaires a débuté dans les années 1980, et surtout à partir de 1983. Ce changement est le fait de plusieurs facteurs. Les transporteurs locaux se sont emparés d'une plus grosse part du marché, assurant désormais quantité de services qui étaient auparavant effectués par des transporteurs de niveau I. Les transporteurs locaux ont également tiré profit de l'élimination de certaines restrictions de permis et de barrières d'accès, qui s'inscrivent dans le cadre du projet de politique aérienne canadienne de 1984.

En 1986, on nota une expansion des services à taux unitaires des lignes principales et des autres services à taux unitaires pour l'ensemble des 25 principaux aéroports en regard de 1985. Le nombre de passagers transportés à bord de vols à taux unitaires des lignes principales s'est accru de 5.7% (de 41.6 millions à 44.0 millions), alors que le volume de passagers des autres services à taux unitaires a augmenté de 58.5% (de 2.9 millions à 4.6 millions). Au cours de cette période, le nombre de passagers voyageant à bord de vols d'affrètement est passé de 4.4 millions à 3.9 millions, soit une diminution de 11.2%.

Les aéroports où la progression des vols à taux unitaires des lignes principales a été la plus forte ont été l'aéroport international de Vancouver avec 20.5% d'augmentation et l'aéroport international Lester B. Pearson avec 11.1%. La hausse à l'aéroport international de Vancouver est due en grande partie à l'EXPO 86.

Pour ce qui est des autres services à taux unitaires, les aéroports qui ont connu les hausses les plus notables furent l'aéroport international d'Halifax avec 1,630.0% et St. John's avec 328.6%. L'augmentation à ces aéroports s'explique en grande partie par les opérations de Air Nova et Air Bras d'Or qui entraient dans la compétition avec Air Atlantic pour le trafic de passagers dans les Provinces maritimes. Des hausses exceptionnelles furent également enregistrées à Kelowna (235.7%), Montréal (109.0%), Québec (225.0%), Sault Ste. Marie (139.1%) et Toronto Island (94.0%). L'accroissement à Kelowna est représentatif de la compétition accrue entre Time Air et Air BC alors que les hausses dans les aéroports du Québec et de l'Ontario sont fortement attribuables aux opérations de Nordair Métro et/ou City Express et/ou Air Ontario.

En ce qui concerne les services d'affrètement, la plupart des aéroports ont connu des diminutions. L'inauguration des services intérieurs à horaire fixe par Wardair en mai 1986 ont entraîné des baisses dans le trafic de passagers des affrètements aux aéroports internationaux de Calgary, Edmonton, Lester B. Pearson et Vancouver.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piétro (819-997-6176).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2<sup>nd</sup> Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE  
TRANSPORTATION DIVISION**

Obtainable from Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Shipping in Canada, A., Bil.

A. ~ Annual                      Bil. ~ Bilingual  
M. ~ Monthly                    O. ~ Occasional  
Q. ~ Quarterly

**Special Tabulations**

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

July 1987

**DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA  
DIVISION DES TRANSPORTS**

En vente à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa.

**Catalogue**

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales; A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. ~ Annuel                      Bil. ~ Bilingue  
M. ~ Mensuel                    H.S. ~ Hors série  
T. ~ Trimestriel

**Tabulations spéciales**

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

Juillet 1987



Service  
Canada

Service  
Canada

# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 1

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° An operating income of \$485.3 million was reported for the Level I air carriers for the period of January to October, 1987. For the same period of 1986, this figure was \$251.4 million.
- ° Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports for the first nine months of 1987 increased by 5.6% over this period of 1986.
- ° The volume of scheduled passengers enplaned and deplaned at 30 selected Canadian airports during the first six months of 1987 reached 22.9 million; an increase of 2.6% relative to the same period of 1986.
- ° Preliminary airport activity data indicate that 123 350 metric tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports (as ranked by total enplaned plus deplaned cargo) during the first quarter of 1987, a slight increase (1.1%) relative to the first quarter of 1986.
- ° Special Release: Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by 43.2% in the first quarter 1987 relative to the same period a year earlier.

### RECENT RELEASE

- ° Air Carrier Operations in Canada October-December 1986 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January, 1988

Vol. 20, No 1

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- ° Au cours de la période de janvier à octobre 1987, un revenu d'exploitation de \$485.3 millions a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I. Pour la même période de 1986, ce chiffre était \$251.4 millions.
- ° Pour les neuf premiers mois de 1987, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 5.6% par rapport à la même période en 1986.
- ° Le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe embarqués et débarqués à une sélection de 30 aéroports canadiens totalisait 22.9 millions pour les six premiers mois de 1987; une hausse de 2.6% relativement à la même période en 1986.
- ° Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire pour le premier trimestre de 1987 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 123 350 tonnes métriques; une hausse légère (1.1%) par rapport au premier trimestre de 1986.
- ° Communiqué spécial: Au cours du premier trimestre de 1987, le trafic de passagers des services non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 43.2% par rapport à la même période de l'année précédente.

### MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- ° Opérations des transporteurs aériens au Canada, octobre-décembre 1986 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier, 1988



- 2 -

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, October  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, octobre 1987

	October 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Octobre	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,812	7.7	18,078	3.5	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	130	-0.8	2,253	-5.9	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,942	7.1	20,331	2.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 436 250	10.2	35 428 823	4.7	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	352 962	-19.6	6 981 048	-17.3	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 789 213	6.5	42 409 871	0.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 165 961	10.0	51 124 143	4.7	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	502 396	-16.4	8 694 984	-19.6	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 668 357	7.0	59 819 128	0.3	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	66.5	...	69.3	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	70.3	...	80.3	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	66.8	...	70.9	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	113 231	15.7	964 464	7.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	6 593	-6.5	64 355	3.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	119 825	14.2	1 028 819	7.5	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	60	9.1	606	3.8	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	294 329	1.4	3 049 511	-2.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	390,631	7.1	3,859,009	6.4	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	21,017	-7.1	348,115	-12.3	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	433,040	5.1	4,384,726	5.2	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	403,747	7.4	3,899,443	-0.5	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	13,137	-30.5	162,406	-12.4	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

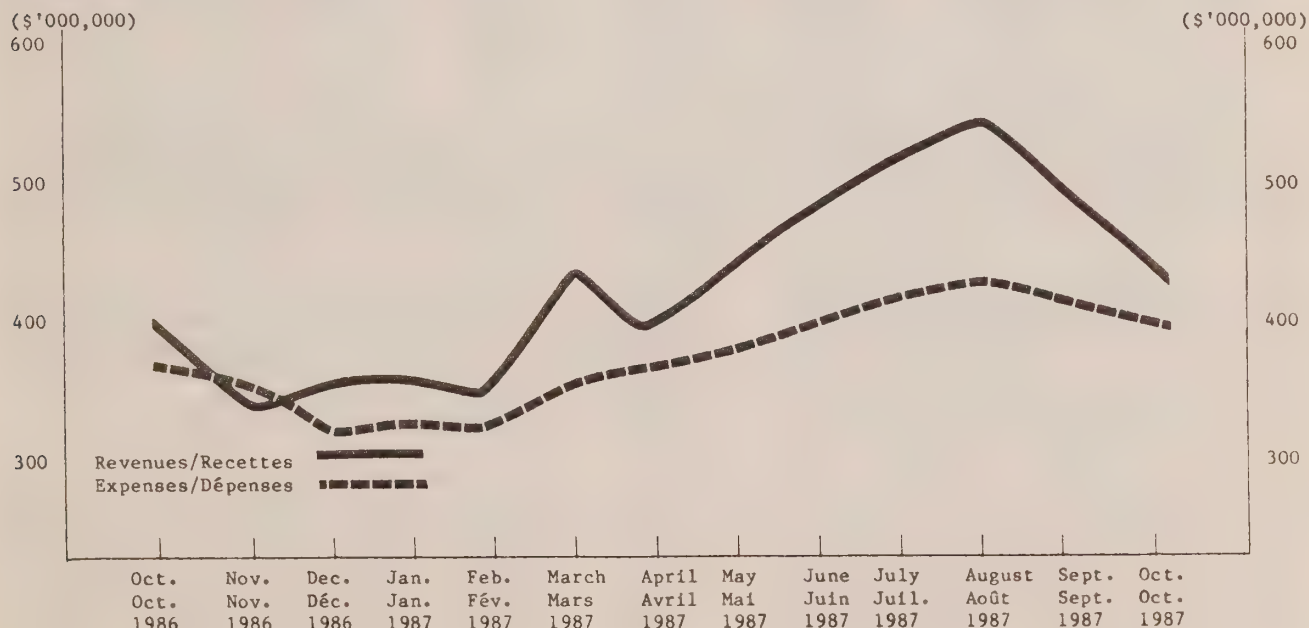
A year-to-date comparison of the Level I figures for October 1987 over October 1986 shows that passengers, goods tonne-kilometres and passenger-kilometres increased by 2.4%, 7.5% and 0.3% respectively.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and December to April.

An operating income of \$29.3 million was reported in October 1987, leading to a reported operating income of \$485.3 million for the first ten months of 1987. Since 1981, when this survey was initiated, the greatest reported income for the period January to October had been \$251.4 million, reported in 1986. Most of the difference in reported operating income for 1987 as compared to 1986 occurred during the months of January to May.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from October 1986 to October 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les dix premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 2.4%, 7.5% et 0.3% respectivement.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de décembre à avril.

Un revenu d'exploitation de \$29.3 millions a été déclaré pour le mois d'octobre 1987, amenant un revenu d'exploitation de \$485.3 millions pour les dix premiers mois de 1987. Depuis 1981, lors de l'initiation de l'enquête, le revenu le plus élevé rapporté pour la période de janvier à octobre avait été \$251.4 millions. Ce record fut enregistré en 1986. La différence dans le revenu d'exploitation déclaré en 1987 par rapport à 1986 s'explique en grande partie par la hausse observée entre janvier et mai 1987.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation d'octobre 1986 à octobre 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. September and Year-to-Date, 1987. (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1987	% Change September 1987/1986	Year-to-Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	Variation en % Septembre	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	27,491	3.1	233,108	7.0
2	Lester B. Pearson International ONT	27,104	6.5	239,052	6.0
3	Toronto Island ONT	18,172	15.3	151,567	7.9
4	Calgary International ALTA-ALB	17,390	28.0	146,680	8.5
5	St. Hubert QUE-QUE	17,189	28.4	123,543	-2.1
6	Montréal International QUE-QUE	15,810	13.1	131,220	9.5
7	Victoria International BC-CB	15,054	1.2	147,618	4.9
8	Ottawa International ONT	13,578	-5.0	124,485	0.6
9	St. Honoré QUE-QUE	3,560	21.4	80,380	5.7
10	Buttonville ONT	12,985	15.8	119,679	3.9
11	Springbank ALTA-ALB	12,920	78.8	91,264	5.9
12	Winnipeg MAN	12,468	-2.3	111,301	-0.8
13	Boundary Bay BC-CB	11,619	9.6	111,825	20.5
14	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,166	15.6	90,625	-7.6
15	St. Andrews MAN	10,891	52.2	74,413	-1.3
16	Québec QUE-QUE	10,682	12.4	94,920	8.5
17	Langley BC-CB	10,168	4.3	91,917	6.3
18	Hamilton City ONT	10,152	17.5	104,256	20.6
19	Thunder Bay ONT	10,120	3.2	78,666	18.3
20	Abbotsford BC-CB	9,734	10.1	101,090	5.3
21	Pitt Meadows BC-CB	9,687	4.3	89,326	19.2
22	Saskatoon SASK	9,639	35.1	74,735	4.6
23	London ONT	8,801	20.2	89,233	13.0
24	Sudbury ONT	8,640	124.2	72,089	71.6
25	Waterloo-Wellington ONT	8,337	71.9	69,928	15.0
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		333,357	16.2	2,842,920	7.8
Total - Transport Canada Towers (61)/ Total - Tours de Transports Canada (61)		495,474	11.0	4,253,334	5.6

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 11.0% in total movements during September, from 446,488 (1986) to 495,474 (1987).

The year-to-date itinerant and overall totals of 2,591,806 and 4,253,334, respectively, represent the most movements in these categories as of September since 1981. Year-to-date itinerant movements at the towers have risen by 6.5% as of September, 1987, as compared to September, 1986, while local movements have risen by 4.4%.

Vancouver International recorded the most itinerant and total movements of all the towered airports in June, July, August and September 1987. Prior to June, Lester B. Pearson International had held the top ranking since September, 1983, interrupted only between June and September, 1986 when Vancouver led the towered airports.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Septembre et cumulatif, 1987 (données préliminaires).

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada totalisaient 495,474 en septembre 1987, soit une augmentation de 11.0% par rapport aux 446,488 mouvements enregistrés en septembre 1986.

Les mouvements itinérants et totaux cumulatifs de 2,591,806 et 4,253,334 respectivement, surpassent les chiffres enregistrés à date (septembre 1987) depuis 1981. Le cumulatif, en septembre 1987, des mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle augmentait de 6.5% par rapport au cumulatif de septembre 1986, alors que les mouvements locaux enregistrés augmentaient de 4.4%.

En juin, juillet, août et septembre 1987, l'aéroport international de Vancouver enregistrerait le plus grand nombre de mouvements itinérants et totaux parmi tous les aéroports dotés d'une tour de contrôle. Avant juin, l'aéroport international Lester B. Pearson avait occupé le premier rang depuis septembre 1983, à l'exception de la période de juin à septembre 1986, alors que Vancouver avait dominé les aéroports dotés d'une tour de contrôle.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3.

Passengers Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit Toll Services at 30 Selected Canadian Airports. Second Quarter 1987 (Preliminary Data).

Airports	April	May	June	Second Quarter	% Change
-	1987	1987	1987	1987	Second Quarter
Aéroports	Avril	Mai	Juin	Deuxième trimestre	Variation en %
					Deuxième trimestre
Calgary International ALTA-ALB	315,386	325,528	358,514	999,428	3.8
Charlottetown PEI-ÎPÉ	7,468	8,353	10,096	25,917	-29.3
Edmonton International ALTA-ALB	151,066	162,806	173,829	487,701	-3.8
Edmonton Municipal ALTA-ALB	58,139	58,985	58,227	175,351	-1.8
Fort St. John BC-CB	10,932	10,234	10,075	31,241	-3.0
Fredericton NB	12,880	13,961	14,649	41,490	2.2
Gander International NFLD-TN	5,638	4,371	5,342	15,351	-43.5
Halifax International NS-NÉ	135,371	155,546	158,816	449,733	2.7
Kamloops BC-CB	6,485	5,875	5,517	17,877	-31.1
Kelowna BC-CB	26,625	25,739	25,509	77,873	-14.7
Lester B. Pearson International ONT	1,303,801	1,463,280	1,499,184	4,266,265	8.9
Mirabel International QUE-QUÉ	102,720	118,517	124,190	345,427	-1.2
Moncton NB	15,472	16,269	16,227	47,968	-5.1
Montréal International QUE-QUÉ	477,423	508,749	495,271	1,481,443	6.2
Ottawa International ONT	164,665	187,775	187,092	539,532	4.9
Prince George BC-CB	17,768	19,825	15,969	53,562	-3.7
Québec QUE-QUÉ	33,781	38,168	41,611	113,560	-12.2
Regina SASK	50,347	50,211	54,720	155,278	1.7
Saint John NB	15,016	16,974	18,657	50,647	1.6
Saskatoon SASK	49,101	51,501	53,501	154,103	5.6
Sault Ste. Marie ONT	11,660	11,238	11,107	34,005	-29.4
Sept-Îles QUE-QUÉ	10,338	10,759	10,753	31,850	-7.8
St. John's NFLD-TN	42,317	45,851	51,544	139,712	5.7
Sudbury ONT	11,004	10,620	10,494	32,118	-5.2
Sydney NS-NÉ	5,312	5,131	6,421	16,864	-49.5
Thunder Bay ONT	35,036	38,733	39,470	113,239	5.6
Vancouver International BC-CB	509,876	579,126	630,502	1,719,504	-11.4
Victoria International BC-CB	12,897	13,187	15,931	42,015	23.9
Windsor ONT	20,098	22,308	24,362	66,768	6.0
Winnipeg International MAN	163,747	190,744	210,787	565,278	-0.5
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,782,369	4,170,364	4,338,367	12,291,100	1.6

Preliminary airport activity data for the second quarter of 1987 indicate that 12.3 million passengers travelling on scheduled unit toll services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian airports, up 1.6% from a year earlier. Scheduled passenger traffic enplaned and deplaned at these 30 airports reached 22.9 million passengers during the first six months of 1987; an increase of 2.6% relative to the same period of 1986.

Of these 30 airports, 17 recorded decreases in scheduled passenger traffic for the second quarter of 1987 relative to the same period of 1986. Substantial decreases were recorded at Sydney (-49.5%), Gander (-43.5%), Kamloops (-31.1%), Sault Ste. Marie (-29.4%) and Charlottetown (-29.3%). These decreases are attributable to carriers not covered in this survey, performing services previously operated by participating carriers. The 13 airports showing increases in scheduled passenger traffic had gains ranging from 1.6% at Saint John to 23.9% at Victoria International.

Data for airports which do not appear in the above table are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 aéroports canadiens. Deuxième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire indiquent que 12.3 millions de passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarquaient et débarquaient à une sélection de 30 aéroports canadiens pendant le deuxième trimestre de 1987; une hausse de 1.6% par rapport à l'année précédente. Le trafic de passagers à horaire fixe embarqués et débarqués à ces aéroports s'élevait à 22.9 millions de passagers pendant les six premiers mois de 1987, une hausse de 2.6% relativement à la même période en 1986.

Des 30 aéroports, 17 ont enregistré des baisses de trafic de passagers à horaire fixe au deuxième trimestre de 1987 par rapport au deuxième trimestre de 1986. Sydney (-49.5%), Gander (-43.5%), Kamloops (-31.1%), Sault Ste. Marie (-29.4%) et Charlottetown (-29.3%) ont enregistré des baisses importantes de trafic. Ces baisses sont attribuables au fait que les transporteurs qui ne font pas partie de l'enquête opèrent des services exploités auparavant par des transporteurs participants. Des augmentations de trafic de passagers à horaire fixe furent enregistrées à 13 des 30 aéroports; les gains s'échelonnant de 1.6% à Saint John à 23.9% à l'aéroport international de Victoria.

Les données pour les aéroports qui n'apparaissent pas dans le tableau ci-dessus sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Cargo Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit Toll Services at the Top 30 Canadian Airports-First Quarter 1987 (Preliminary Data).

TABLEAU 4.

Marchandises voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - Premier trimestre 1987 (données préliminaires).

Rank	Airports	First Quarter	First Quarter	% Change
		1987	1986	First Quarter
Rang	Aéroports	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation en %
		( '000 kg)	( '000 kg)	Premier trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	50 844.3	49 250.8	3.2
2	Mirabel International QUE-QUE	18 849.0	18 111.7	4.1
3	Vancouver International BC-CB	18 866.2	18 189.5	3.7
4	Montréal International QUE-QUE	6 285.2	6 950.8	-9.6
5	Calgary International ALTA-ALB	5 779.3	5 923.9	-2.4
6	Edmonton International ALTA-ALB	5 768.7	7 163.8	-19.5
7	Halifax International NS-NÉ	4 811.5	3 918.2	22.8
8	Winnipeg International MAN	3 344.6	3 784.4	-11.6
9	St. John's NFLD-TN	1 554.0	1 471.2	5.6
10	Ottawa International ONT	1 112.8	989.9	12.4
11	Iqaluit NWT-TNO	721.5	601.0	20.0
12	Goose Bay NFLD-TN	594.1	320.2	85.6
13	Sept Îles QUE-QUE	397.5	437.8	-9.1
14	Yellowknife NWT-TNO	389.5	395.4	-1.5
15	Resolute Bay NWT-TNO	343.2	304.2	12.8
16	Regina SASK	323.8	363.9	-11.0
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	321.8	334.2	-3.9
18	Québec QUE-QUE	311.5	360.8	-13.6
19	Saskatoon SASK	303.3	351.0	-13.7
20	Saint John NB	295.3	299.6	-1.3
21	Kuujuaq QUE-QUE	272.2	244.8	11.5
22	Fort St. John BC-CB	263.4	372.0	-29.3
23	Thunder Bay ONT	238.5	252.1	-5.6
24	Charlottetown PEI-ÎPÉ	231.0	242.3	-4.5
25	Val D'Or QUE-QUE	207.0	189.5	9.5
26	Inuvik NWT-TNO	199.7	276.6	-27.9
27	Moncton NB	193.0	223.2	-13.4
28	Norman Wells NWT-TNO	187.0	372.8	-49.7
29	Whitehorse YT-TY	171.6	163.9	4.9
30	Kelowna BC-CB	169.3	175.5	-3.4
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		123 349.8	122 035.0	1.1

Preliminary airport activity data indicate that 123 350 metric tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports (as ranked by total enplaned plus deplaned cargo) during the first quarter of 1987, a slight increase (1.1%) relative to the first quarter of 1986.

The top 30 airports recorded considerable fluctuations in scheduled cargo traffic for the first quarter of 1987 relative to the same period a year earlier; variations ranged from -49.7% at Norman Wells to 85.6% at Goose Bay, with 12 airports showing gains in traffic. The 49.7% decrease at Norman Wells reflects Pacific Western Airlines' reduction in scheduled service to Norman Wells in June 1986. The 85.6% increase in cargo traffic at Goose Bay reflects the new scheduled freight service introduced by Air Canada in April 1986.

Data for airports which do not appear in the above table are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire pour le premier trimestre de 1987 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 123 350 tonnes métriques; une hausse légère (1.1%) par rapport au premier trimestre de 1986.

D'importantes fluctuations dans le trafic de marchandises à horaire fixe furent enregistrées pour les 30 principaux aéroports au premier trimestre de 1987 relativement au premier trimestre de 1986; les variations se chiffrent entre -49.7% à Norman Wells et 85.6% à Goose Bay, avec 12 aéroports enregistrant des augmentations de trafic. La diminution de 49.7% enregistrée à Norman Wells s'explique par la réduction des services à horaire fixe de Pacific Western Airlines en juin 1986. L'augmentation de 85.6% est principalement due au nouveau service à horaire fixe de marchandises vers Goose Bay introduit par Air Canada en avril 1986.

Les données pour les aéroports qui n'apparaissent pas dans le tableau ci-dessus sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

## SPECIAL RELEASE

**Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Passenger Traffic, First Quarter 1987 (Preliminary Data).**

Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by 43.2% in the first quarter 1987 relative to the same period a year earlier. Table 5.1 provides a sectorial distribution of the traffic. While the intraprovincial traffic remains predominant, interprovincial traffic more than doubled during the first quarter of 1987. This increase was concentrated within the Maritime provinces and between Ontario and Quebec.

Air Nova, Air Atlantic and Air Bras D'Or, new carriers in 1986, were responsible for all of the increases between New Brunswick, Nova Scotia, Newfoundland and Prince Edward Island. Nordair Metro, City Express and Air Ontario registered large increases in traffic between Ontario and Quebec.

TABLE 5.1

**Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Passengers by Sector of Operation, First Quarter 1987 (Preliminary Data).**

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	1st Qtr. 1987	1st Qtr. 1986	% Change 1987/1986	1st Qtr. 1987	1st Qtr. 1986	
	1er trim.	1er trim.	Variation en %	1er trim.	1er trim.	
	('000)	('000)				
Domestic -Intraprovincial	1,522.9	1,192.5	27.7	75.9	85.1	Intérieur -intraprovincial
Domestic -Interprovincial	368.8	147.5(1)	150.0	18.4	10.5	Intérieur -interprovincial
Transborder/ -International	115.5	61.5	87.8	5.8	4.4	Transfrontalier/ international
Total	2,007.2	1,401.5(1)	43.2	100.0	100.0	Total
1. Due to confidentiality of data, this total excludes passenger traffic for one city-pair.			1. À cause de la nature confidentielle des données, ce total exclut le trafic de passagers pour une paire de villes.			

Table 5.2 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin or destination, while Table 5.3 displays passenger volumes for the top 40 sites for the first quarter of 1987.

According to the data presented in Table 5.2 the top two provinces (Ontario and British Columbia) together accounted for more than 60% of the total traffic for the third consecutive year. In 1985, they accounted for 64.5%, in 1986, 67.1%, and in 1987, 60.3% of the total traffic. Table 5.2 shows considerable variation among the provinces and territories in the percent changes between 1986 and 1987.

## COMMUNIQUE SPÉCIAL

**Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Trafic des passagers, premier trimestre 1987 (données préliminaires).**

Au cours du premier trimestre de 1987, le trafic de passagers des services non-réguliers à taux unitaires des transporteurs locaux a augmenté de 43.2% par rapport à la même période de l'année précédente. Le tableau 5.1 présente une distribution sectorielle du trafic. Quoique le trafic intraprovincial demeure prédominant, le trafic interprovincial a plus que doublé au premier trimestre de 1987. Cette augmentation s'appliquait principalement aux Provinces maritimes et entre l'Ontario et le Québec.

La présence des nouveaux transporteurs aériens Air Nova, Air Atlantic et Air Bras D'Or explique les hausses de trafic entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard. Nordair Metro et City Express enregistraient des augmentations substantielles de trafic entre l'Ontario et le Québec.

TABLEAU 5.1

**Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Passagers par secteur d'opération, premier trimestre 1987 (données préliminaires).**

Le tableau 5.2 représente une désagrégation des statistiques par province ou territoire d'origine/destination, tandis que le tableau 5.3 reflète les volumes de passagers, pour les 40 principaux sites au cours du premier trimestre de 1987.

Selon les données du tableau 5.2, les deux provinces au premier rang (l'Ontario et la Colombie Britannique) se partagent plus de 60% du trafic total pour la troisième année consécutive. En 1985, ils se partageaient 64.5% des passagers, en 1986, 67.1% et en 1987, 60.3% du trafic total. Le tableau 5.2 montre des écarts considérables entre les provinces et les territoires concernant les variations du trafic entre 1986 et 1987.



It should be recognized that the growth shown partly results from the performance of services previously operated by carriers that report on other traffic surveys conducted by the Aviation Statistics Centre. For example, many of the services undertaken by Nordair Metro and Quebec Aviation were previously operated by Nordair and Quebecair.

The only province or territory experiencing a decline during the first quarter of 1987 was Alberta. Of the 10 Alberta sites, 7 registered large decreases ranging from -10.7% at Grande Prairie to -43.6% at Rainbow Lake.

TABLE 5.2

**Local Carriers**  
**Non-Scheduled Unit Toll Services**  
**Passengers by Province or Territory, First Quarter 1987 (Preliminary Data).**

Total Outbound and Inbound Passengers				
Province/Territory of Origin/Destination	Nombre total de passagers entrant et sortant 1st Qtr. 1987 1er trim.	1st Qtr. 1986 1er trim.	% Change 1987/1986 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
NEWFOUNDLAND	81,978	24,874	229.6	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	123,908	6,855	1707.6	NOUVELLE-ÉCOSSE
NEW BRUNSWICK	38,301	6,088	529.1	NOUVEAU-BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND	19,104	X	...	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
QUEBEC	201,213	92,916	116.6	QUÉBEC
ONTARIO	657,273	463,937	41.7	ONTARIO
MANITOBA	77,408	59,408	30.3	MANITOBA
SASKATCHEWAN	33,992	26,085	30.3	SASKATCHEWAN
ALBERTA	159,239	183,541	-13.2	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	553,624	482,865	14.7	COLOMBIE BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	2,494	2,397	4.0	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	58,675	52,497	11.8	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	2,007,209	1,401,458(1)	43.2	TOTAL CANADA

1. Due to confidentiality of data, this total excludes Prince Edward Island.

1. À cause de la nature confidentielle des données, ce total exclut l'Île-du-Prince-Édouard.

Passenger site summary statistics displayed in the accompanying tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III,IV,F) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2, 9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated. For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

L'accroissement observé résulte de l'exploitation de services opérés au préalable par des transporteurs faisant partie d'autres enquêtes sur le trafic aérien menées par le Centre des statistiques de l'aviation. Par exemple, Nordair Metro et Québec Aviation se sont accaparés plusieurs services opérés auparavant par Nordair et Québecair.

La seule province (ou territoire) qui subissait une diminution de trafic au premier trimestre 1987 était l'Alberta. Au premier trimestre 1987, 7 des 10 sites de l'Alberta enregistraient des baisses importantes de trafic qui s'échelonnaient de -10.7% à Grande Prairie à -43.6% à Rainbow Lake.

TABLEAU 5.2

**Transporteurs locaux**  
**Services non-réguliers à taux unitaires**  
**Nombre de passagers par province ou territoire, premier trimestre 1987 (données préliminaires).**

Total Outbound and Inbound Passengers				
Province/Territory of Origin/Destination	Nombre total de passagers entrant et sortant 1st Qtr. 1987 1er trim.	1st Qtr. 1986 1er trim.	% Change 1987/1986 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
NEWFOUNDLAND	81,978	24,874	229.6	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	123,908	6,855	1707.6	NOUVELLE-ÉCOSSE
NEW BRUNSWICK	38,301	6,088	529.1	NOUVEAU-BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND	19,104	X	...	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
QUEBEC	201,213	92,916	116.6	QUÉBEC
ONTARIO	657,273	463,937	41.7	ONTARIO
MANITOBA	77,408	59,408	30.3	MANITOBA
SASKATCHEWAN	33,992	26,085	30.3	SASKATCHEWAN
ALBERTA	159,239	183,541	-13.2	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	553,624	482,865	14.7	COLOMBIE BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	2,494	2,397	4.0	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	58,675	52,497	11.8	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	2,007,209	1,401,458(1)	43.2	TOTAL CANADA

1. À cause de la nature confidentielle des données, ce total exclut l'Île-du-Prince-Édouard.

Les tableaux connexes présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée. Pour des renseignements supplémentaires veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.3

Local Carriers  
Non-Scheduled Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, First Quarter 1987  
(Preliminary Data).

TABLEAU 5.3

Transporteurs locaux  
Services non-réguliers à taux unitaires  
Données sommaires par site, premier trimestre 1987  
(données préliminaires).

Rank		Total Outbound and Inbound Passengers		% Change
		Nombre total de passagers entrant et sortant		1987/1986
Rang	Site	1st Qtr./1er trim. 1987	1st Qtr./1er trim. 1986	Variation en %
9	Calgary ALTA-ALB (1)	40,660	38,952	4.4
30	Campbell River BC-CB	14,908	12,320	21.0
32	Castlegar BC-CB	13,645	9,597	42.2
23	Charlottetown PEI-ÎPÉ	19,104	X	...
29	Deer Lake NFLD-TN	15,296	3,131	388.5
8	Edmonton ALTA-ALB (2)	45,239	54,944	-17.7
39	Fredericton NB	9,832	X	...
33	Gander NFLD-TN	13,612	2,022	573.2
25	Grande Prairie ALTA-ALB	17,690	19,811	-10.7
6	Halifax NS-NÉ (1)	94,949	6,647	1328.4
24	Kamloops BC-CB	17,735	21,727	-18.4
21	Kelowna BC-CB	19,322	23,329	-17.2
16	Lethbridge ALTA-ALB	24,838	24,167	2.8
7	London ONT	68,004	42,640	59.5
37	Medicine Hat ALTA-ALB	11,639	11,553	0.7
26	Moncton NB	17,599	3,652	381.9
5	Montréal QUE-QUÉ(3)	98,234	39,581	148.2
20	Nanaimo BC-CB (4)	20,124	16,045	25.4
28	North Bay ONT	15,830	6,273	152.4
4	Ottawa ONT (1)	115,600	65,664	76.1
10	Québec QUE-QUÉ	38,474	7,343	423.9
35	Regina SASK (5)	13,443	9,751	37.8
38	Saint John NB	10,066	X	...
36	Sarnia ONT	12,945	10,803	19.8
27	Saskatoon SASK (5)	16,640	11,190	48.7
17	Sault Ste. Marie ONT	24,415	7,111	243.3
40	Sioux Lookout ONT	9,820	8,735	12.4
13	St. John's NFLD-TN	28,125	6,268	348.7
14	Sudbury ONT	26,560	20,736	28.1
15	Sydney NS-NÉ	25,518	X	...
34	Thompson MAN	13,520	8,557	58.0
12	Thunder Bay ONT	28,362	25,848	9.7
22	Timmins ONT	19,308	20,413	-5.4
2	Toronto ONT (1)	228,223	105,147	117.1
1	Vancouver BC-CB (1)	238,070	203,716	16.9
18	Vancouver Harbour BC-CB	20,734	12,980	59.7
19	Victoria Harbour BC-CB	20,174	11,979	68.4
3	Victoria BC-CB (1)	117,094	104,395	12.2
11	Winnipeg MAN (1)	29,422	22,943	28.2
31	Yellowknife NWT-TNO	14,609	11,281	29.5
	TOTAL ABOVE AIRPORTS/ TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS	1,616,580	1,013,873(6)	59.4
	OTHERS/AUTRES	390,629	387,585	0.8
	GRAND TOTAL	2,007,209	1,401,458(6)	43.2

1. Data are for the international airport at the respective sites.
2. Data are for Edmonton Municipal and Edmonton International airports.
3. Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International.
4. Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
5. Data for Regina and Saskatoon (for 1986 only) exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service is reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services. Frontier Airlines did not operate in first quarter 1987.
6. Data for Charlottetown, PEI are not included in this total.

X Confidential data.

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton.
3. Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel.
4. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
5. Les données pour Regina et Saskatoon (pour 1986 seulement) excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service est rapporté dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaire (lignes principales et services internationaux). Frontier Airlines n'a pas effectué de vols pendant le premier trimestre de 1987.
6. Les données pour Charlottetown, ÎPÉ ne sont pas incluses dans ce total.

X Données confidentielles.

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2nd Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.





Transport Canada  
Transports Canada

# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 2

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° An operating loss of \$37.6 million was reported in November, 1987. This represents the first monthly operating loss since November, 1986 when the Level I air carriers reported a loss of \$5.2 million.
- ° Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports for the first ten months of 1987 increased by 5.6% over this period of 1986.
- ° Preliminary third quarter 1987 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 833,935 passengers, up 3.8% from 1986 figures. This figure is still below the 874,568 passengers recorded for the same period of 1985.
- ° The number of domestic scheduled passengers travelling between Vancouver and seven other Canadian points during the third quarter of 1987 decreased relative to the third quarter of 1986.
- ° In 1986, the transborder traffic for unit toll services increased by a substantial 13.2% over 1985. Over the top 25 city-pairs only three recorded decreases in 1986 over 1985. These are Montréal-Ft. Lauderdale (-15.7%), Montréal-Tampa/St. Petersburg (-5.9%) and Toronto-Ft. Lauderdale (-8.5%).
- ° Lester B. Pearson International airport continued to be ranked first in terms of the volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services during the second quarter of 1987, by recording 56 260 metric tonnes of cargo enplaned and deplaned.

### RECENT RELEASE

- ° Canadian Civil Aviation, 1986 (Catalogue No. 51-206).
- ° Air Carrier Traffic at Canadian Airports - First Quarter 1987 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February, 1988

Vol. 20, N° 2

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- ° Une perte d'exploitation de \$37.6 millions était enregistrée en novembre 1987; représentant la première perte d'exploitation mensuelle depuis novembre 1986 alors que les transporteurs aériens de niveau I rapportaient une perte de \$5.2 millions.
- ° Pour les dix premiers mois de 1987, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 5.6% par rapport à la même période en 1986.
- ° Les données préliminaires pour le troisième trimestre de 1987 indiquent que 833,935 passagers ont voyagé sur des vols affrétés internationaux, en hausse de 3.8% par rapport aux chiffres de 1986. Le total du troisième trimestre de 1987 est cependant inférieur aux 874,568 passagers enregistrés pour la même période en 1985.
- ° Au troisième trimestre 1987, le nombre de passagers à bord de services intérieurs à horaire fixe voyageant entre Vancouver et sept autres points canadiens diminuaient relativement au troisième trimestre 1986.
- ° En 1986, le trafic transfrontalier pour les services à taux unitaires s'est accru d'un pourcentage significatif de 13.2% par rapport à 1985. Des 25 principales paires de villes, seulement trois ont enregistré des baisses de trafic. Ces paires de villes sont Montréal-Ft. Lauderdale (-15.7%), Montréal-Tampa/St. Petersburg (-5.9%) et Toronto-Ft. Lauderdale (-8.5%).
- ° L'aéroport Lester B. Pearson demeurait premier au classement en ce qui a trait au volume de marchandises embarquées et débarquées au deuxième trimestre de 1987; enregistrant 56 260 tonnes métriques de marchandises embarquées et débarquées.

### MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- ° Aviation civile canadienne 1986 (n° 51-206 au catalogue).
- ° Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Premier trimestre 1987 (n° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février, 1988

- 2 -

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, November  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, novembre 1987

	November 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Novembre	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,468	6.1	19,546	3.7	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	150	-26.5	2,403	-7.5	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,618	2.0	21,949	2.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	2 547 849	5.1	37 976 672	4.7	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	451 826	-14.7	7 432 874	-16.9	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	2 999 675	1.5	45 409 547	0.4	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 155 771	2.2	55 279 915	4.5	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	654 418	-8.9	9 349 403	-18.7	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	4 810 190	0.6	64 629 318	0.3	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	61.3	...	68.7	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	69.0	...	79.5	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	62.4	...	70.3	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	103 631	9.0	1 068 098	8.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 066	-10.8	71 421	1.5	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	110 698	7.5	1 139 519	7.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	55	7.8	660	3.9	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	256 874	-0.5	3 306 385	-1.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	311,748	3.6	4,170,757	6.2	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	24,282	-14.8	372,396	-12.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	353,069	2.9	4,737,796	5.1	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	390,673	12.2	4,290,115	0.5	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	15,387	-6.7	177,793	-12.7	Total des frais d'intérêt

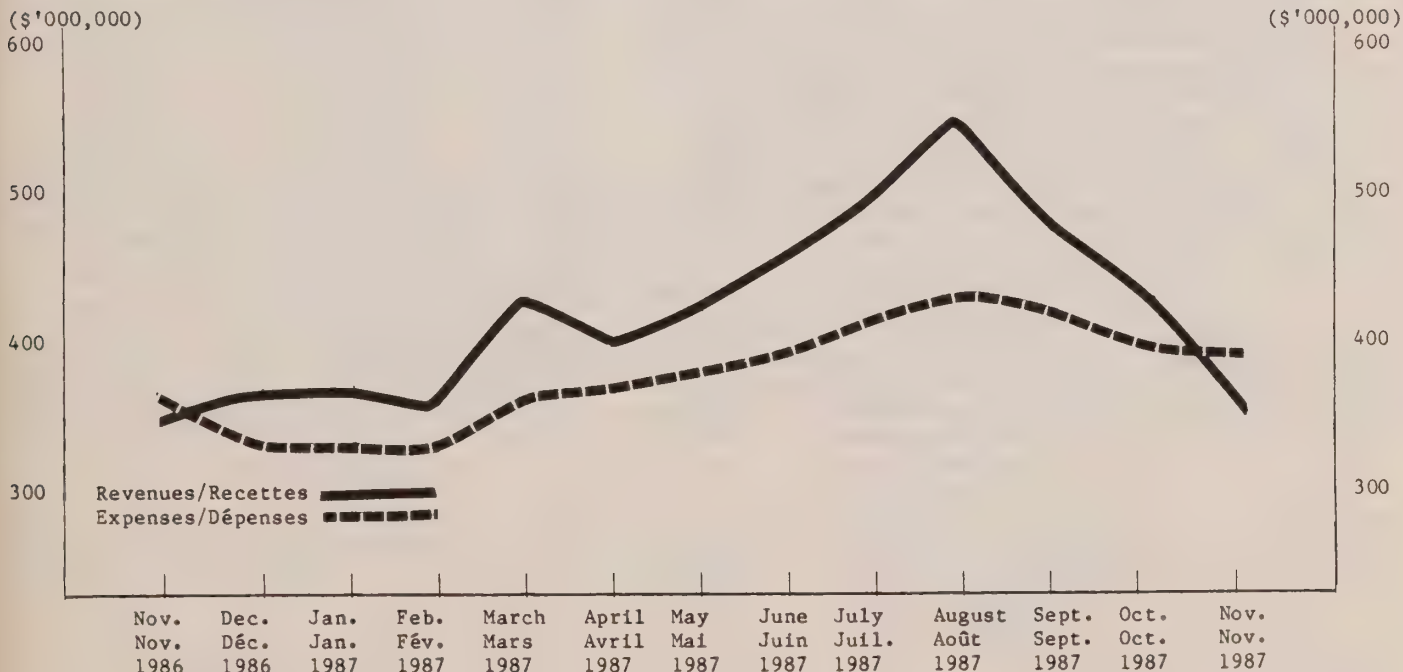
A year-to-date comparison of the Level I figures for November 1987 over November 1986 shows that passengers, goods tonne-kilometres and passenger-kilometres increased by 2.4%, 7.6% and 0.4% respectively.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and December to April.

An operating loss of \$37.6 million was reported in November, 1987. This represents the first monthly operating loss since November, 1986 when the Level I air carriers reported a loss of \$5.2 million. Air Canada experienced the initial stages of a labour dispute during the second half of November, 1987. On a year-to-date basis, after 11 months of 1987, operating income was 84.7% higher than in November, 1986.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from November 1986 to November 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les onze premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers, tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 2.4%, 7.6% et 0.4% respectivement.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de décembre à avril.

Une perte d'exploitation de \$37.6 millions était enregistrée en novembre 1987; représentant la première perte d'exploitation mensuelle depuis novembre 1986 alors que les transporteurs aériens de niveau I rapportaient une perte de \$5.2 millions. Au cours des deux dernières semaines de novembre 1987, Air Canada a ressenti les effets du début d'un conflit de travail. Sur une base cumulative, après 11 mois, le revenu d'exploitation était de 84.7% plus élevé en 1987 qu'en novembre 1986.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de novembre 1986 à novembre 1987.

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. October and Year-to-Date, 1987. (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1987	% Change October 1987/1986 Variation en % Octobre	Year-to-Date 1987 Cumulatif	% Change Year-to-Date 1987/86 Variation en % Cumulatif
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre			
1	Lester B. Pearson International ONT	27,609	1.5	267,484	5.9
2	Vancouver International BC-CB	26,485	20.5	259,638	8.3
3	Toronto Island ONT	18,938	7.7	170,468	7.8
4	Calgary International ALTA-ALB	17,405	15.7	164,118	9.3
5	Buttonville ONT	16,566	12.3	135,900	4.6
6	Montréal International QUE-QUE	15,969	9.3	146,629	9.0
7	Victoria International BC-CB	15,490	23.4	162,575	6.0
8	St. Hubert QUE-QUE	14,968	-5.3	138,535	-2.4
9	Ottawa International ONT	13,774	-0.3	138,242	0.5
10	Springbank ALTA-ALB	13,060	16.5	104,073	6.8
11	Abbotsford BC-CB	12,929	27.7	113,881	7.3
12	Hamilton City ONT	12,162	9.5	115,075	17.9
13	Winnipeg MAN	12,110	-3.9	123,623	-0.9
14	Boundary Bay BC-CB	11,902	22.2	123,707	20.6
15	Thunder Bay ONT	10,747	-8.7	89,602	14.4
16	Saskatoon SASK	10,613	19.3	84,952	5.8
17	St. Andrews MAN	10,602	41.1	84,641	2.1
18	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,455	-4.5	101,093	-7.3
19	Pitt Meadows BC-CB	10,449	28.0	99,451	19.7
20	Québec QUE-QUE	10,435	10.8	104,988	8.4
21	Langley BC-CB	9,681	4.7	101,365	5.9
22	London ONT	9,434	3.9	98,394	11.8
23	St. Honoré QUE-QUE	9,175	-20.4	89,608	2.3
24	Oshawa ONT	9,066	8.8	79,781	7.4
25	Waterloo-Wellington ONT	8,469	27.1	78,303	16.1
	Total of above airports/Aéroports ci-dessus	338,943	9.3	3,176,126	6.9
	Total - Transport Canada Towers (61)/ Total - Tours de Transports Canada (61)	497,989	6.7	4,746,360	5.6

The 61 Transport Canada towered airports reported an increase of 6.7% in total movements during October, from 446,899 (1986) to 497,989 (1987).

The year-to-date itinerant total of 2,891,186 represents the most movements in this category as of October since 1981. Year-to-date itinerant movements at the towers have risen by 6.7% as of October, 1987, as compared to October, 1986, while local movements have risen by 4.0%.

After four months as the top ranked airport in Canada, Vancouver International slipped to second in itinerant and overall aircraft movements behind Lester B. Pearson International. On a year-to-date basis, Vancouver is only slightly behind Pearson in these categories, as can be seen in the above table.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Octobre et cumulatif, 1987 (données préliminaires).

Les mouvements enregistrés pour les 61 aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada totalisaient 497,989 en octobre 1987, soit une augmentation de 6.7% par rapport aux 466,899 mouvements enregistrés en octobre 1986.

Les mouvements itinérants cumulatifs de 2,891,186 surpassent les chiffres enregistrés à date (octobre 1987) depuis 1981. Le cumulatif, en octobre 1987, des mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle augmentait de 6.7% par rapport au cumulatif d'octobre 1986, alors que les mouvements locaux enregistrés augmentaient de 4.0%.

Après avoir occupé le premier rang au Canada au cours des quatre derniers mois, l'aéroport international de Vancouver passait en deuxième relativement aux mouvements itinérants et totaux d'aéronefs. L'aéroport international Lester B. Pearson passait au premier rang. Comme indiqué au tableau ci-dessus, le nombre de mouvements dans ces catégories à l'aéroport de Vancouver n'est que légèrement inférieur à Pearson sur une base cumulative.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region.  
Third Quarter 1987 (Preliminary Data)

Region	Third Quarter 1987	Third Quarter 1986	% Change 1987/86	Région
	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Variation en %	
Africa(1)	607	352	72.4	Afrique(1)
Asia(2)	0	6	...	Asie(2)
Europe(3)	522,239	532,886	-2.0	Europe(3)
Pacific(4)	0	187	...	Pacifique(4)
Southern(5)	114,956	71,803	60.1	Sud(5)
United States(6)	196,133	197,518	-0.7	États-Unis(6)
Total	833,935	802,752	3.8	Total

TABLEAU 3.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par  
région. Troisième trimestre 1987 (Données préliminaires)

- |   |  |
|---|--|
| <p>(1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).</p> <p>(2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).</p> <p>(3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).</p> <p>(4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).</p> <p>(5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands - Mexico, Central America and South America).</p> <p>(6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).</p> | <p>(1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Îles Canaries).</p> <p>(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).</p> <p>(3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).</p> <p>(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, la Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).</p> <p>(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine - le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).</p> <p>(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).</p> |
|---|--|

Preliminary third quarter 1987 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 833,935 passengers, up 3.8% from 1986 figures. This figure is still below the 874,568 passengers recorded for the same period of 1985.

Every southern destination registered an increase over third quarter 1986 figures. This offset the small declines registered by the American and European destinations. Noticeable increases were recorded from Brazil (100%), Cuba (167.3%), the Dominican Republic (46.8%), Mexico (66.5%) and Venezuela (240.5%).

There were 61,006 fewer charter passengers (-24.5%) flying into or out of the United Kingdom during this period relative to 1986 totals. This was partially offset by a 23.8% increase in traffic to France.

Mirabel International recorded an increase in passenger traffic of 53.6%. Notable decreases occurred at Calgary International (-42.1%), Edmonton International (-45.3%) and Vancouver International (-24.3%).

For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

Les données préliminaires pour le troisième trimestre de 1987 indiquent que 833,935 passagers ont voyagé sur des vols affrétés internationaux, en hausse de 3.8% par rapport aux chiffres de 1986. Le total du troisième trimestre de 1987 est cependant inférieur aux 874,568 passagers enregistrés pour la même période en 1985.

Chaque destination du sud a enregistré un accroissement par rapport au troisième trimestre de 1986 ce qui vient contrebalancer le déclin qui a marqué les destinations européennes et américaines. D'importantes fluctuations furent enregistrées pour le Brésil (100%), Cuba (167.3%), la République Dominicaine (46.8%), le Mexique (66.5%) et le Vénézuéla (240.5%).

Le nombre de passagers des vols affrétés entrant ou sortant du Royaume Uni a diminué de 61,006 passagers au cours de la période observée, soit un déclin de 24.5%, relativement à la même période en 1986. Un accroissement de 23.8% du trafic vers la France est venu contrecarrer la baisse notée pour le Royaume Uni.

L'aéroport international de Mirabel a enregistré un accroissement de 53.6% du trafic de passagers des vols affrétés. Des baisses importantes furent notées à l'aéroport international de Calgary (-42.1%), d'Edmonton (-45.3%) et de Vancouver (-24.3%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 4

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1987.

Rank	City Pair	3rd Qtr. 1987	3rd Qtr. 1986	Jan.-Sept. 1987	Jan.-Sept. 1986	% Change Jan.-Sept. 1987/1986
Rang	Paire de villes	3ième trim.	3ième trim.	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation en % Jan.-sept.
1	Montréal - Toronto	299,110	278,930	939,020	915,600	2.6
2	Toronto - Vancouver	218,700	289,700	515,390	629,000	-18.1
3	Calgary - Toronto	162,870	127,960	375,660	319,440	17.6
4	Ottawa - Toronto	147,340	134,140	511,210	465,510	9.8
5	Edmonton - Toronto	105,710	93,580	246,060	233,090	5.6
6	Calgary - Vancouver	101,530	148,120	298,890	377,000	-20.7
7	Toronto - Winnipeg	100,500	90,240	269,970	255,870	5.5
8	Halifax - Toronto	88,220	78,450	235,290	206,860	13.7
9	Edmonton - Vancouver	83,190	121,540	242,840	306,880	-20.9
10	Calgary - Edmonton	68,890	64,920	243,780	231,350	5.4
11	Montréal - Vancouver	47,240	67,030	124,890	149,900	-16.7
12	Thunder Bay - Toronto	45,270	50,970	141,210	154,330	-8.5
13	St. John's - Toronto	44,070	36,510	99,240	84,750	17.1
14	Vancouver - Winnipeg	43,930	57,580	120,420	147,790	-18.5
15	Halifax - Montréal	33,810	32,000	97,560	89,060	9.5
16	Ottawa - Vancouver	30,860	46,640	85,990	109,030	-21.1
17	Calgary - Montréal	29,880	29,070	75,980	73,280	3.7
18	Calgary - Winnipeg	27,180	28,490	87,630	85,430	2.6
19	Regina - Toronto	26,660	24,020	69,050	64,900	6.4
20	Halifax - Ottawa	26,180	23,010	78,900	68,260	15.6
21	Québec - Toronto	25,870	24,780	79,800	77,150	3.4
22	Toronto - Windsor	25,170	26,370	86,600	83,660	3.5
23	Kelowna - Vancouver	25,110	31,180	93,440	103,790	-10.0
24	Halifax - St. John's	23,760	22,900	64,970	69,570	-6.6
25	Saskatoon - Toronto	23,110	23,170	63,860	60,900	4.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,854,160	1,951,300	5,247,650	5,362,400	-2.1
Grand Total		3,116,470	3,337,380	8,948,450	9,260,150	-3.4

The large increases recorded at Vancouver during third quarter of 1986 did not recur during the same period of 1987. In fact, among the top 25 city-pairs, seven of the ten city-pairs recording decreases in traffic in the third quarter contained Vancouver (the home of EXPO 86) as one of the sites. Wardair's scheduled domestic services, which started in May 1986, helped to offset this decline. For example, traffic between Vancouver and Toronto increased 68.8% during the third quarter of 1986 compared to the third quarter of 1985.

Canadian Pacific Air Lines purchased Eastern Provincial Airways in 1986. This move fueled increased competition with Air Canada and is in part responsible for the increases to and from points like St. John's, Newfoundland and Halifax, Nova Scotia.

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,116,470, during the third quarter of 1987, down 6.1% when compared to the third quarter of 1986.

For further information please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

TABLEAU 4

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - troisième trimestre 1987

Les augmentations importantes enregistrées à Vancouver au cours du troisième trimestre de 1986 ne se sont pas reproduites au cours de la même période en 1987. En effet, parmi les 25 principales paires de villes, des dix paires de villes qui ont enregistré une baisse de trafic, sept englobaient Vancouver (site d'EXPO 86). Les services intérieurs à horaire fixe inaugurés par Wardair en mai 1986 ont aidé à contrebalancer ce déclin. Par exemple, le trafic entre Vancouver et Toronto a augmenté de 68.8% au cours du troisième trimestre de 1987 par rapport au troisième trimestre de 1985.

L'achat d'Eastern Provincial Airways par Canadien Pacifique en 1986 qui a contribué à accroître la compétition avec Air Canada dans les Maritimes est un facteur en partie responsable pour les augmentations de trafic en provenance et à destination de points tels que St. John's, Terre-Neuve, et Halifax, Nouvelle-Écosse.

Au cours du troisième trimestre de 1987, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,116,470, en baisse de 6.1% par rapport au troisième trimestre de 1986.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).



TABLE 5.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter 1986 (Preliminary Data).

Rank	City Pair	4th Qtr. 1986	4th Qtr. 1985	Jan.-Dec. 1986	Jan.-Dec. 1985	% Change Jan.-Dec. 1986/1985
Rang	Paire de villes	4ième trim.	4ième trim.	Jan.-déc.	Jan.-déc.	Variation en % Jan.-déc.
1	Toronto - New York	181,540	177,530	747,320	637,180	17.3
2	Montréal - New York	97,340	138,260	460,980	410,360	12.3
3	Toronto - Chicago	59,310	55,160	260,260	228,390	14.0
4	Montréal - Miami	51,890	55,820	172,080	165,630	3.9
5	Toronto - Boston	48,270	45,290	200,400	171,150	17.1
6	Toronto - Los Angeles	48,110	45,180	197,940	162,050	22.1
7	Vancouver - Los Angeles	47,180	40,860	253,420	183,910	37.8
8	Toronto - Miami	45,690	38,220	154,990	133,460	16.1
9	Montréal - Boston	39,660	40,770	160,910	129,240	24.5
10	Vancouver - San Francisco/Oakland	35,810	29,990	210,660	133,120	58.2
11	Toronto - Tampa/St. Petersburg	33,040	27,740	112,500	108,100	4.1
12	Toronto - San Francisco/Oakland	28,880	27,950	130,050	112,660	15.4
13	Toronto - Cleveland	25,240	12,070	75,070	60,870	23.3
14	Toronto - Washington/Baltimore	24,080	23,860	96,960	91,590	5.9
15	Toronto - Philadelphia	23,200	18,940	86,690	74,400	15.2
16	Calgary - Los Angeles	22,790	21,540	97,350	92,010	5.8
17	Vancouver - Hawaii	22,620	17,000	74,200	59,430	24.9
18	Toronto - Detroit	22,160	23,200	95,830	88,610	8.1
19	Montréal - Ft. Lauderdale	21,620	15,790	65,320	77,500	-15.7
20	Montréal - Chicago	17,680	20,410	89,430	81,530	9.7
21	Montréal - Tampa/St. Petersburg	16,860	16,700	62,600	66,550	-5.9
22	Montréal - Washington/Baltimore	16,710	14,060	80,800	51,410	57.2
23	Montréal - Los Angeles	16,630	15,950	74,880	61,100	22.6
24	Toronto - Hartford/Springfield	16,390	6,210	38,580	26,800	44.0
25	Toronto - Ft. Lauderdale	15,710	12,140	44,970	49,170	-8.5
	Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus	978,410	940,640	4,043,190	3,456,220	17.0
	Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes	1,838,800	1,759,130	7,740,220	6,838,970	13.2

Air passenger origin and destination statistics indicate that 1,838,800 passengers travelled between Canada and the United States during the fourth quarter of 1986, up 4.5% compared to the fourth quarter 1985.

Annual figures show a total of 7,740,220 passengers in 1986 which represent an increase of 13.2% over 1985.

Important factors which influenced transborder traffic positively during 1986 were EXPO 86, the operations of People Express between Montréal and New York and the operations of Presidential Airways between Montréal and Washington/Baltimore. People Express began services on the Montréal-New York route in July 1985 and ceased in September 1986. Presidential Airways introduced their transborder service in March 1986.

For further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - quatrième trimestre 1986 (données préliminaires).

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 1,838,800 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du quatrième trimestre de 1986, une hausse de 4.5% par rapport au quatrième trimestre de 1985.

Les données annuelles montrent un total de 7,740,220 passagers en 1986, ce qui représente un accroissement de 13.2% sur 1985.

La tenue d'EXPO 86, les opérations de People Express sur la route Montréal-New York et les opérations de Presidential Airways entre Montréal et Washington/Baltimore représentent des facteurs significatifs de l'accroissement du trafic transfrontalier. People Express a desservi la route Montréal-New York de juillet 1985 à septembre 1986 et Presidential Airways a introduit son service transfrontalier en mars 1986.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 6.

Cargo Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit  
Toll Services at the Top 30 Canadian Airports-  
Second Quarter 1987 (Preliminary Data).

Rank	Airports	Second Quarter 1987	Second Quarter 1986	% Change Second Quarter 1987/1986
Rang	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation en % Deuxième trimestre
		('000 kg)	('000 kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	56 260.0	52 795.2	6.2
2	Vancouver International BC-CB	22 262.7	22 766.1	-2.3
3	Mirabel International QUE-QUÉ	17 529.3	17 882.4	-2.0
4	Montréal International QUE-QUÉ	7 211.5	7 894.6	-9.5
5	Edmonton International ALTA-ALB	6 483.0	7 727.0	-19.2
6	Calgary International ALTA-ALB	6 270.0	6 980.5	-11.3
7	Halifax International NS-NÉ	5 670.8	4 862.3	14.3
8	Winnipeg International MAN	2 998.3	3 831.3	-27.8
9	St. John's NFLD-TN	2 175.0	2 064.9	5.1
10	Ottawa International ONT	1 250.6	1 289.3	-3.1
11	Goose Bay NFLD-TN	936.0	615.0	34.3
12	Iqaluit NWT-TNO	773.3	708.9	8.3
13	Yellowknife NWT-TNO	430.9	483.7	-12.3
14	Sept Îles QUE-QUÉ	419.8	512.8	-22.2
15	Resolute Bay NWT-TNO	387.5	395.0	-1.9
16	Kuujuaq QUE-QUÉ	383.2	363.9	5.0
17	Québec QUE-QUÉ	367.5	428.6	-16.6
18	Saskatoon SASK	343.0	389.7	-13.6
19	Moncton NB	323.3	276.4	14.5
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	319.5	334.4	-4.7
21	Fort St. John BC-CB	314.3	325.5	-3.6
22	Regina SASK	296.3	408.7	-37.9
23	Saint John NB	293.8	185.8	36.8
24	Thunder Bay ONT	276.5	266.1	3.8
25	Charlottetown PEI-ÎPÉ	276.1	324.9	-17.7
26	Norman Wells NWT-TNO	275.8	218.2	20.9
27	Inuvik NWT-TNO	248.5	320.5	-29.0
28	Whitehorse YT-TY	245.2	206.4	15.8
29	Sandspit BC-CB	242.4	294.6	-21.5
30	Val D'Or QUE-QUÉ	202.0	222.9	-10.3
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		135 466.1	135 375.6	0.1

Preliminary airport activity data indicate that 135 466 metric tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled services at the top 30 Canadian airports (as ranked by total enplaned plus deplaned cargo) during the second quarter of 1987, virtually no change from the second quarter of 1986.

The top 30 airports recorded considerable fluctuations in scheduled cargo traffic for the second quarter of 1987 relative to the same period a year earlier; variations ranged from -37.9% at Regina to 36.8% at Saint John, with 11 airports showing gains in traffic.

Data for airports which do not appear in the above table are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 6.

Marchandises voyageant sur des services à taux unitaires à  
horaire fixe, embarquées et débarquées aux 30 principaux  
aéroports canadiens - Deuxième trimestre 1987 (données  
préliminaires).

Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire pour le deuxième trimestre de 1987 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 135 466 tonnes métriques; pratiquement aucun changement depuis le deuxième trimestre de 1986.

D'importantes fluctuations dans le trafic de marchandises à horaire fixe furent enregistrées pour les 30 principaux aéroports au deuxième trimestre de 1987 relativement au deuxième trimestre de 1986; les variations se chiffrent entre -37.9% à Régina et 36.8% à Saint John, avec 11 aéroports enregistrant des augmentations de trafic.

Les données pour les aéroports qui n'apparaissent pas dans le tableau ci-dessus sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 7

Canadian Air Carriers, Unit Toll Services, 1984-1986.

Sector/Share	1986	1985	1984	Secteur/Part
	('000)	('000)	('000)	
<b>Sector</b>				<b>Secteur</b>
Passengers				Passagers
- domestic	20,689	19,601	18,737	- intérieurs
- international	5,409	4,964	4,824	- internationaux
Passenger-kilometres				Passagers-kilomètres
- domestic	21 214 025	19 399 599	18 813 204	- intérieurs
- international	18 820 735	17 205 103	15 828 559	- internationaux
Hours flown				Heures de vol
- domestic	698	646	577	- intérieurs
- international	210	180	163	- internationaux
<b>Domestic Share</b>		(%)		<b>Part intérieure</b>
Passengers				Passagers
- Level I	83.7	87.2	89.8	- Niveau I
- Levels II-IV	16.3	12.8	10.2	- Niveaux II-IV
Passenger-kilometres				Passagers-kilomètres
- Level I	95.4	96.2	97.2	- Niveau I
- Levels II-IV	4.6	3.8	2.8	- Niveaux II-IV
Hours flown				Heures de vol
- Level I	60.0	61.7	64.3	- Niveau I
- Levels II-IV	40.0	38.3	35.7	- Niveaux II-IV

Since 1984, the relative shares of domestic versus international unit toll operations have not altered appreciably. The domestic market has remained at 79-80% of passengers, 53-54% of passenger-kilometres and 77-78% of hours flown.

There have been inroads made, however, on the domestic market share of the Level I carriers. The share of domestic unit toll passengers carried by the seven Level I carriers (Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Pacific Western, Quebecair and Wardair) declined from 89.8% in 1984 to 83.7% in 1986. This was due to new entrants and the increased use of local feeder carriers.

For further information, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLEAU 7

Transporteurs aériens canadiens, Services à taux unitaires, 1984-1986.

Depuis 1984, les parts des opérations à taux unitaires internationales et intérieures sont demeurées assez stables. La part de marché du secteur intérieur est demeurée à 79-80% pour les passagers, 53-54% pour les passagers-kilomètres et 77-78% pour les heures de vol.

La part de marché des transporteurs de niveau I a diminué au cours de la période observée. La part des passagers des services à taux unitaires intérieurs transportés par les sept transporteurs de niveau I (Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Pacific Western, Québecair et Wardair) a diminué de 89.8% en 1984 à 83.7% en 1986. Ce changement est dû aux nouveaux transporteurs et à l'utilisation grandissante des transporteurs locaux.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2<sup>nd</sup> Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

July 1987

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Juillet 1987



# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 3

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- ° An operating income of \$367.1 million was reported by the Canadian Level I air carriers in 1987. This is a 27.3% increase over the 1986 level of \$288.4 million and represents the highest operating income reported since the survey was initiated in 1981.
- ° Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports for the first eleven months of 1987 increased by 6.0% over this period of 1986.
- ° Scheduled passengers enplaning and deplaning at Victoria International airport during the third quarter of 1987, increased 55.3%, compared to the same quarter a year earlier. This increase can be explained by the fact that Air Canada and Canadian Airlines re-entered this market.

Vol. 20, N° 3

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- ° Un revenu d'exploitation de \$367.1 millions a été déclaré par les transporteurs aériens canadiens de niveau I en 1987, ce qui représente une hausse de 27.3% relativement à 1986, alors que ce chiffre totalisait \$288.4 millions. Le revenu d'exploitation de 1987 représente le revenu le plus élevé depuis que l'enquête fut initiée en 1981.
- ° Pour les onze premiers mois de 1987, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 6.0% par rapport à la même période en 1986.
- ° Le trafic des passagers à horaire fixe embarqués et débarqués à l'aéroport international de Victoria pendant le troisième trimestre de 1987, enregistra une hausse de 55.3%, par rapport aux chiffres de 1986. Cette hausse s'explique par le retour sur le marché d'Air Canada et les Lignes Aériennes Canadien International.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March, 1988

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1988

- 2 -

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, December  
1987

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, décembre 1987

	December 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1987	Percentage Change Year-to- Date	
	Décembre	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,377	-8.8	20,895	2.7	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	211	-5.8	2,637	-6.5	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,588	-8.4	23,532	1.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	2 409 364	-11.7	40 386 037	3.6	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	598 001	-5.5	8 030 876	-16.2	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 007 366	-10.6	48 416 913	-0.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	3 369 474	-20.9	58 649 389	2.6	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	865 944	-5.8	10 215 347	-17.8	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	4 235 418	-18.2	68 864 737	-1.0	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	71.5	...	68.9	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	69.1	...	78.6	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	71.0	...	70.3	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	62 844	-28.7	1 126 799	4.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	6 375	-12.2	78 385	-1.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	69 219	-27.5	1 205 185	4.4	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	46	-14.8	706	2.5	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	208 919	-22.3	3 515 504	-3.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>					<b>Statistiques financières</b>
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	260,433	-16.8	4,431,190	4.5	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	30,530	-14.1	402,926	-12.4	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	308,955	-16.7	5,046,751	3.4	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	389,500	21.3	4,679,614	2.0	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	19,900	-21.8	197,692	-13.7	Total des frais d'intérêt



Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October (1987) and December (1986) to April (1987).

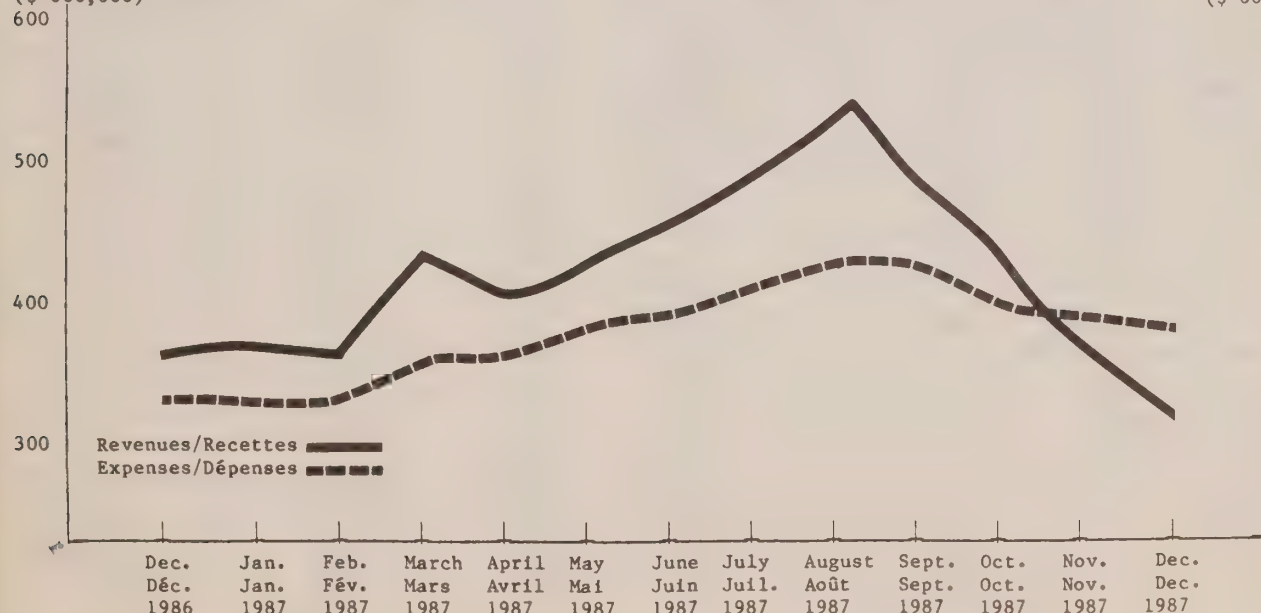
After reporting an operating income in each of the months of January to October, losses of \$37.6 million and \$80.5 million were recorded for November and December, respectively. Air Canada experienced the initial stages of a labour dispute during the second half of November. This dispute continued into December as well.

Year-to-date operating income, which had been \$485.3 million as of October, was reported as \$367.1 million for the full year of 1987. This is a 27.3% increase over 1986. Since 1981, when this survey was initiated, the greatest reported annual operating income had been \$288.4 million, reported in 1986.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from December 1986 to December 1987.

(\$'000,000)



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre (1987) et de décembre (1986) à avril (1987).

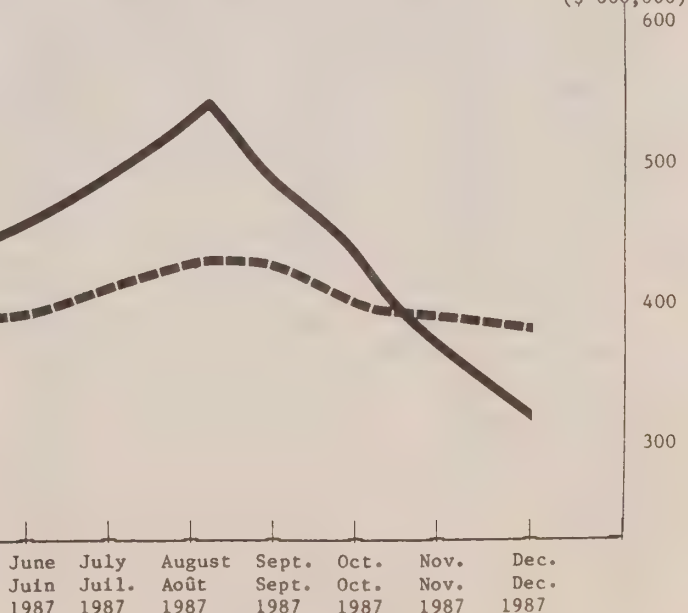
Après avoir déclaré un revenu d'exploitation à chaque mois au cours de la période de janvier à octobre, des pertes de \$37.6 millions et de \$80.5 millions étaient enregistrées en novembre et décembre respectivement. Au cours des deux dernières semaines de novembre 1987, Air Canada a ressenti les effets du début d'un conflit de travail. Ce conflit de travail s'est également prolongé en décembre.

Pour les dix premiers mois de 1987, le revenu d'exploitation déclaré par les transporteurs aériens de niveau I s'élevait à \$485.3 millions; pour l'année totale, il se chiffrait à \$367.1 millions, ce qui représente une hausse de 27.3% relativement à 1986. Depuis 1981, lors de l'initiation de l'enquête, le revenu annuel le plus élevé avait été de \$288.4 millions. Ce record fut enregistré en 1986.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de décembre 1986 à décembre 1987.

(\$'000,000)



Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

**Aircraft Movement Statistics Data.**

The data presented below and on the opposite page are from the Aircraft Movement Statistics survey. Table 2 shows that on a year-to-date basis, as of November, 1987, total aircraft movements at the towered airports increased by 6.0% as compared to year-to-date November 1986. Lester B. Pearson International led all towered airports in year-to-date total movements as of November, 1987. Pearson International was slightly ahead of Vancouver International. Toronto Island ranked third in year-to-date total movements at this point. Calgary International led all international airports in year-to-date percentage increase and was only slightly behind Toronto Island in total movements.

Table 3 presents a special release (advance data) on itinerant movements broken down by type of operation at airports north of the 60th parallel. Lines in bold face indicate that the airport is classified as either a towered airport or a Flight Service Station in the Aircraft Movement Statistics publications. Others shown are classified as small airports.

**TABLE 2.**

**Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. November and Year-to-Date, 1987. (Preliminary Data).**

**Statistiques des mouvements d'aéronefs.**

Les données présentées ci-bas et à la page suivante proviennent de l'enquête des mouvements d'aéronefs. Le tableau 2 montre que pour les onze premiers mois de 1987, les mouvements d'aéronefs totaux aux aéroports munis d'une tour de contrôle ont augmenté de 6.0% par rapport à la même période en 1986. Au cours de cette période de onze mois, l'aéroport international Lester B. Pearson s'est classé en tête de tous les aéroports munis d'une tour de contrôle quant au nombre de mouvements totaux cumulatifs. L'aéroport international Pearson devançait légèrement l'aéroport international de Vancouver qui était suivi de l'aéroport Toronto Island. L'aéroport international de Calgary a devancé tous les aéroports internationaux quant au pourcentage d'augmentation cumulatif et n'était que légèrement précédé par Toronto Island quant aux mouvements totaux.

Le tableau 3 présente une édition spéciale (données préliminaires) des mouvements itinérants par genre d'opération aux aéroports situés au nord du 60<sup>e</sup> parallèle. Les lignes en caractères gras indiquent que l'aéroport est considéré comme un aéroport muni d'une tour de contrôle ou une station de service de vol dans les publications sur les mouvements d'aéronefs. Les autres aéroports sont classés comme étant de petits aéroports.

**TABLEAU 2.**

**Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Novembre et cumulatif, 1987 (données préliminaires).**

Rank	Airports - Transport Canada Towers	November 1987	% Change November 1987/1986	Year-to Date 1987	% Change Year-to-Date 1987/86
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre	Variation en % Novembre	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	23,840	-3.6	291,324	5.0
2	Vancouver International BC-CB	22,210	16.3	281,848	8.9
3	Calgary International ALTA-ALB	16,594	19.0	180,712	10.1
4	Montréal International QUE-QUE	15,299	18.8	161,928	9.9
5	Toronto Island ONT	14,102	-6.7	184,570	6.6
6	Buttonville ONT	13,761	3.7	149,661	4.5
7	Ottawa International ONT	13,239	8.6	151,481	1.1
8	Victoria International BC-CB	12,445	10.8	175,020	6.4
9	St Hubert QUE-QUE	11,436	-8.4	149,971	-2.9
10	Springbank ALTA-ALB	11,432	18.0	115,505	7.8
11	Winnipeg International MAN	11,401	4.9	135,024	-0.5
12	Boundary Bay BC-CB	10,567	32.2	134,274	21.4
13	Saskatoon SASK	10,107	65.7	95,079	10.0
14	Hamilton City ONT	9,910	19.0	124,985	18.0
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	9,652	14.4	110,745	-5.7
16	St. Andrews MAN	9,435	86.9	94,076	7.0
17	London ONT	9,274	22.8	107,668	12.6
18	Québec QUE-QUE	8,997	18.1	113,985	9.1
19	Thunder Bay ONT	8,964	-8.3	98,566	11.9
20	Abbotsford BC-CB	8,088	-3.4	121,969	6.6
21	Regina SASK	6,992	33.0	74,373	-5.7
22	Langley BC-CB	6,857	-1.5	108,222	5.4
23	Oshawa ONT	6,785	-13.6	86,566	5.4
24	Edmonton International ALTA-ALB	6,683	0.3	73,589	-2.2
25	Sudbury ONT	6,579	80.3	86,233	71.4
	Total of above airports/Aéroports ci-dessus	284,669	11.7	3,407,374	7.3
	Total - Transport Canada Towers (61)/	415,378	10.7	5,161,738	6.0
	Total - Tours de Transports Canada (61)				

- 5 -

TABLE 3

TABLEAU 3

Total Itinerant Movements by Civil Aircraft at  
Selected Airports Located Above the 60th  
Parallel, 1987 (Advance Data).

Totaux des mouvements itinérants par aéronef civil à  
certains aéroports situés au-dessus du 60ième parallèle,  
1987 (données provisoires).

Airports  Aéroports	1987				1986			
	Days reported	Commercial	Private & Gov't	Total	Days reported	Commercial	Private & Gov't	Total
	Jours déclarés	Commerciaux	Privé & Officiel	Total	Jours déclarés	Commerciaux	Privé & Officiel	Total
Aklavik NWT/TNO	208	2,262	86	2,348	236	2,917	146	3,063
Baker Lake NWT/TNO	365	2,436	306	2,742	365	2,644	270	2,914
Beaver Creek YT/TY	107	37	238	275	139	55	323	378
Broughton Island NWT/TNO	365	907	81	988	353	756	86	842
Burwash YT/TY	365	846	394	1,240	365	569	365	934
Cambridge Bay NWT/TNO	365	3,837	184	4,021	365	3,822	216	4,038
Cape Dorset NWT/TNO	364	675	305	980	361	614	258	872
Chesterfield Inlet NWT/TNO	185	744	22	766	200	826	27	853
Clyde River NWT/TNO	291	819	90	909	260	670	90	760
Coppermine NWT/TNO	365	1,905	144	2,049	365	1,539	108	1,647
Coral Harbour NWT/TNO	365	840	203	1,043	365	699	174	873
Dawson YT/TY	365	3,485	3,289	6,774	365	4,130	2,344	6,474
Eskimo Point NWT/TNO	197	1,163	75	1,238	242	1,292	56	1,348
Eureka NWT/TNO	332	732	114	846	344	827	32	859
Farø YT/TY	361	918	538	1,456	361	763	262	1,025
Fort Good Hope NWT/TNO	47	269	71	340	72	412	146	558
Fort Liard NWT/TNO	204	1,089	145	1,234	184	2,749	260	3,009
Fort McPherson NWT/TNO	248	1,236	129	1,365	244	1,239	149	1,388
Fort Norman NWT/TNO	158	1,662	56	1,718	206	2,366	143	2,509
Fort Resolution NWT/TNO	212	668	202	870	182	488	105	593
Fort Simpson NWT/TNO	365	3,723	714	4,437	365	3,329	613	3,942
Fort Smith NWT/TNO	365	6,237	1,442	7,679	365	6,366	1,000	7,366
Gjoa Haven NWT/TNO	214	836	36	872	183	769	37	806
Grise Fiord NWT/TNO	144	143	20	163	273	204	27	231
Hay River NWT/TNO	365	7,267	2,004	9,271	365	7,369	1,865	9,234
Holman Island NWT/TNO	210	612	19	631	246	623	43	666
Inuvik NWT/TNO	365	15,127	2,401	17,528	365	20,404	4,327	24,731
Igloolik NWT/TNO	52	278	16	294	162	780	60	840
Iqualuit NWT/TNO	365	7,143	1,703	8,846	365	6,285	1,517	7,802
Lake Harbour NWT/TNO	363	500	120	620	330	493	112	605
Mayo YT/TY	365	2,482	344	2,826	365	2,822	290	3,112
Nanisivik NWT/TNO	157	497	90	587	250	454	102	556
Norman Wells NWT/TNO	365	12,950	2,037	14,987	365	14,744	2,168	16,912
Old Crow YT/TY	357	2,535	295	2,830	356	1,395	457	1,852
Pangnirtung NWT/TNO	297	1,000	183	1,183	292	848	142	990
Paulatuk NWT/TNO	191	605	49	654	172	588	26	614
Pelly Bay NWT/TNO	192	795	15	810	189	880	15	895
Pond Inlet NWT/TNO	365	1,145	86	1,231	301	929	115	1,044
Rankin Inlet NWT/TNO	365	6,625	432	7,057	365	6,181	453	6,634
Repulse Bay NWT/TNO	120	350	45	395	3	5	0	5
Resolute NWT/TNO	365	4,109	352	4,461	365	4,228	647	4,875
Ross River YT/TY	318	1,527	295	1,822	287	1,298	272	1,570
Sachs Harbour NWT/TNO	205	481	50	531	199	631	41	672
Spence Bay NWT/TNO	254	635	37	672	256	638	57	695
Teslin YT/TY	306	861	596	1,457	246	758	499	1,257
Tuktoyaktuk NWT/TNO	365	8,068	727	8,795	365	11,921	1,952	13,873
Watson Lake YT/TY	365	3,200	3,951	7,151	365	2,787	4,461	7,248
Whale Cove NWT/TNO	200	1,037	72	1,109	279	1,308	124	1,432
Whitehorse YT/TY	365	16,854	10,393	27,247	365	15,339	9,403	24,742
Wrigley NWT/TNO	213	1,491	115	1,606	222	1,398	112	1,510
Yellowknife NWT/TNO	365	30,064	7,282	37,346	365	27,295	5,773	33,068

For further information on the above  
table, please contact Mr. R. Lund (819)  
997-6192.

Pour de plus amples renseignements concernant ce  
tableau veuillez communiquer avec M. G. Baldwin  
(819) 997-6190



TABLE 4.

Passengers Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit Toll Services at 30 Selected Canadian Airports. Third Quarter 1987 (Preliminary Data).

Airports	July	August	September	Third Quarter	% Change
-	1987	1987	1987	1987	Third Quarter
Aéroports	Juillet	Août	Septembre	Troisième trimestre	Variation en %
Calgary International ALTA-ALB	396,267	423,597	334,776	1,154,640	2.1
Charlottetown PEI-ÎPÉ	13,826	15,850	9,075	38,751	-20.1
Edmonton International ALTA-ALB	192,382	209,015	155,767	557,164	-7.7
Edmonton Municipal ALTA-ALB	50,153	50,129	58,195	158,477	-2.3
Fort St. John BC-CB	10,858	11,481	10,738	33,077	-6.8
Fredericton NB	12,140	15,009	12,427	39,576	-5.1
Gander International NFLD-TN	5,947	5,920	4,241	16,108	-37.5
Halifax International NS-NÉ	169,922	189,652	156,004	515,578	1.9
Kamloops BC-CB	4,860	4,960	4,797	14,617	-36.1
Kelowna BC-CB	26,470	28,149	24,584	79,203	-15.0
Lester B. Pearson International ONT	1,518,069	1,618,077	1,447,780	4,583,926	4.5
Mirabel International QUE-QUÉ	166,461	161,136	134,879	462,476	-2.3
Moncton NB	16,700	17,734	15,067	49,501	-2.4
Montréal International QUE-QUÉ	491,914	530,090	492,134	1,514,138	4.5
Ottawa International ONT	158,511	168,095	172,222	498,828	2.5
Prince George BC-CB	13,635	13,359	14,963	41,957	-19.0
Québec QUE-QUÉ	31,382	35,430	35,991	102,803	-13.7
Regina SASK	56,827	54,175	49,882	160,884	-0.9
Saint John NB	18,750	18,966	16,654	54,370	5.3
Saskatoon SASK	54,610	54,832	47,824	157,266	0.0
Sault Ste. Marie ONT	9,855	9,926	10,509	30,290	-30.0
Sept-Îles QUE-QUÉ	10,471	11,119	9,265	30,855	-24.1
St. John's NFLD-TN	55,861	61,595	45,897	163,353	5.9
Sudbury ONT	8,331	8,612	8,616	25,559	-23.6
Sydney NS-NÉ	7,927	8,731	6,004	22,662	-22.7
Thunder Bay ONT	36,699	39,861	35,338	111,898	1.1
Vancouver International BC-CB	658,596	735,891	596,980	1,991,467	-19.2
Victoria International BC-CB	19,864	21,667	14,633	56,164	55.3
Windsor ONT	21,435	21,671	20,112	63,218	-6.2
Winnipeg International MAN	208,012	218,174	180,665	606,851	4.3
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	4,446,735	4,762,903	4,126,019	13,335,657	-2.5

Preliminary airport activity data indicate that 13.3 million passengers travelling on scheduled unit toll services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian airports during the third quarter of 1987, down 2.5% from a year earlier.

The substantial decreases recorded in the third quarter 1987 at Gander, Kamloops, Sault Ste. Marie, Sudbury and Sydney, over the third quarter 1986, are attributable to carriers not covered in this survey, performing services previously operated by participating carriers. The substantial increase at Victoria International is explained by the re-entry of Air Canada and Canadian Airlines International into this market.

Scheduled passenger traffic enplaned and deplaned at these 30 airports reached 36.2 million passengers during the first nine months of 1987; a slight increase (0.7%) relative to the same period of 1986.

Data for airports which do not appear in the above table are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 4.

Passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 aéroports canadiens. Troisième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire indiquent que 13.3 millions de passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarquaient et débarquaient à une sélection de 30 aéroports canadiens pendant le troisième trimestre de 1987; une baisse de 2.5% par rapport à l'année précédente.

Les baisses substantielles enregistrées au troisième trimestre de 1987 à Gander, Kamloops, Sault Ste. Marie, Sudbury et Sydney par rapport au troisième trimestre de 1986 sont attribuables au fait que les transporteurs qui ne font pas partie de l'enquête opèrent des services exploités auparavant par des transporteurs participants. L'augmentation substantielle enregistrée à l'aéroport international de Victoria s'est expliquée par le retour sur le marché de Air Canada et les Lignes Aériennes Canadiennes International.

Le trafic de passagers à horaire fixe embarqués et débarqués à ces aéroports s'élevait à 36.2 millions de passagers pendant les neuf premiers mois de 1987, une hausse légère de 0.7% relativement à la même période en 1986.

Les données pour les aéroports qui n'apparaissent pas dans le tableau ci-dessus sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

## **ARE YOU INTERESTED IN LOCATING PASSENGER AND CARGO MARKETS?**

Find out what the new South American HOTSPOT is and who's taking Canadians to it.

Did you realize that the Aviation Statistics Centre produces an annual publication based entirely on Air Charter Markets?

The Aviation Statistics Centre's publication AIR CHARTER STATISTICS - catalogue number 51-207 reveals:

- Domestic city-pair passenger markets
- Canada-United States city-pair passenger and cargo markets
- International city-pair passenger and cargo markets

Air charter statistics complete the ORIGIN AND DESTINATION traffic picture. Don't be satisfied with less than the full picture. Order your copy now. The 1987 edition will be available in June.

Subscribe now. An order form is attached.

**CALL TOLL FREE 1-800-267-6677.**

## **VOUS VOUS INTÉRESSEZ AU TRANSPORT DES PASSAGERS ET DES MARCHANDISES**

Voulez-vous en savoir davantage sur ce marché?

Découvrez quelles sont les nouvelles destinations soleil de l'Amérique du Sud et quels transporteurs y amènent les voyageurs canadiens.

Saviez-vous que le Centre des statistiques de l'aviation produit une publication annuelle portant entièrement sur les marchés des affrètements aériens

La publication du Centre des statistiques de l'aviation "STATISTIQUE DES AFFRÈTEMENTS AÉRIENS" - n° 51-207 au catalogue - contient des renseignements sur:

- les personnes voyageant entre les paires de villes canadiennes,
- les personnes et les marchandises voyageant entre les paires de villes canadiennes et américaines,
- les personnes et les marchandises voyageant entre les paires de villes internationales.

Les statistiques sur les affrètements aériens complètent le tableau du trafic sur l'origine et la destination. Ne vous contentez pas de moins que le tableau complet. Commander votre copie maintenant, l'édition de 1987 sera disponible en juin.

Veuillez souscrire dès maintenant. Vous trouverez ci-joint un formulaire de commande.

**APPELEZ SANS FRAIS AU 1-800-267-6677.**

## HERE'S HOW TO ORDER

<b>ORDER FORM</b> <small>Mail to:            Publications Sales            Statistics Canada            Ottawa, K1A 0T6</small> <small>(Please print)</small> Company: _____ Dept.: _____ Attention: _____ Address: _____ City: _____ Tel.: _____ Province: _____ Postal Code: _____		<input type="checkbox"/> Purchase Order Number (Please enclose) <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ <b>CHARGE TO MY:</b> <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account No.: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 100px; height: 1.2em; vertical-align: middle;"></span> Expiry date: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 50px; height: 1.2em; vertical-align: middle;"></span> <input type="checkbox"/> Bill me later My client reference number is: _____ Signature: _____		
Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total
51-207	Air Charter Statistics - 1987		\$ 32.00	
Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications, in Canadian funds or equivalent.				

## VOICI COMMENT COMMANDER

<b>BON DE COMMANDE</b> <small>Postez à:            Ventes des publications            Statistique Canada            Ottawa, K1A 0T6</small> <small>(Lettres moulées s.v.p.)</small> Compagnie: _____ Service: _____ Attention: _____ Adresse: _____ Ville: _____ Tél.: _____ Province: _____ Code postal: _____		<input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) <input type="checkbox"/> Paiement inclus \$ _____ <b>PORTEZ À MON COMPTE:</b> <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistique Canada N° de compte: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 100px; height: 1.2em; vertical-align: middle;"></span> Date d'expiration: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 50px; height: 1.2em; vertical-align: middle;"></span> <input type="checkbox"/> Factures moi plus tard Numéro de référence du client: _____ Signature: _____		
N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix	Total
51-207	Statistique des affrètements aériens - 1987		\$ 32.00	
Chèques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada/Publication, en dollars canadiens ou l'équivalent.				

# Canada



TABLE 5.

## AIRPORT ACTIVITY DATA FOR SELECTED POINTS OF THE NORTHWEST AND YUKON TERRITORIES.

Table 5 presents airport activity data for selected points of the Northwest and Yukon Territories. Enplaned/deplaned passengers as well as flight departures are derived from the Airport Activity Survey and the System Passenger Origin and Destination Survey. In 1986, the Airport Activity Survey covered the unit toll services operated by Canada's Level I air carriers under the authority of classes 1 and 2 licenses (domestic scheduled services) and any other Canadian carriers licensed to operate a Class 1 commercial air service, and the unit toll services operated by Canadian and foreign air carriers under the authority of Class 8 licenses (international scheduled services).

The participating carriers in the System Passenger Origin and Destination Survey in 1986 are Level II, III and IV Canadian carriers offering services of Class 2, 3, 9-2 or 9-3 licenses (unit toll services) and foreign carriers offering services of Class 9-2 or 9-3 licenses. Enplaned/deplaned passenger estimates are derived from the outbound/inbound passengers reported by the carriers on a system origin and destination basis, and assumptions on connecting points in the carriers' systems.

TABLEAU 5.

## DONNÉES SUR L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE POUR CERTAINS POINTS DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET DU YUKON.

Le tableau 5 présente les données sur l'activité aéroportuaire de certains points des territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Les passagers embarqués/débarqués de même que les départs de vol sont dérivés à partir de l'enquête sur l'activité aéroportuaire et de l'enquête sur l'origine et la destination des passagers du réseau. En 1986, l'enquête sur l'activité aéroportuaire englobait les services à taux unitaires exploités par les transporteurs de niveau I sous l'autorité des permis de classes 1 et 2 (services intérieurs à horaire fixe) et par les autres transporteurs canadiens opérant sous l'autorité d'un permis de classe 1 de même que les services à taux unitaires exploités par les transporteurs canadiens et étrangers sous l'autorité d'un permis de classe 8 (services internationaux à horaire fixe).

Les transporteurs participants à l'enquête sur l'origine et la destination des passagers du réseau en 1986 étaient les transporteurs canadiens de niveaux II, III et IV offrant des services de classes 2, 3, 9-2 ou 9-3 (services à taux unitaires) de même que les transporteurs étrangers offrant des services de classes 9-2 ou 9-3. Des estimés des passagers embarqués/débarqués sont dérivés à partir des passagers entrants/sortants déclarés par les transporteurs sur la base de l'origine et destination à l'intérieur du réseau et à partir d'hypothèses sur les points de correspondance à l'intérieur des réseaux des transporteurs.

Airport/Aéroport	Flight Departures/ Départs de vol			Passengers/Passagers						
				Enplaned/ Embarqués		Deplaned/ Débarqués		Total		
	1985	1986	%	1985	1986	1985	1986	1985	1986	%
Cambridge Bay, NWT/TNO	768	897	16.8	5,723	6,409	5,761	5,327	11,484	11,736	2.2
Fort Smith, NWT/TNO	836	640	-23.4	9,914	9,876	9,795	10,620	19,709	20,496	4.0
Hay River, NWT/TNO	1,106	996	-9.9	13,665	11,967	13,593	11,503	27,258	23,470	-13.9
Inuvik, NWT/TNO	5,191	4,370	-15.8	38,616	34,377	38,165	33,533	76,781	67,910	-11.6
Iqaluit, NWT/TNO	1,848	1,878	1.6	23,381	25,089	23,304	24,876	46,685	49,965	7.0
Norman Wells, NWT/TNO	2,127	1,825	-14.2	14,174	12,013	13,959	11,564	28,133	23,577	-16.2
Rankin Inlet, NWT/TNO	1,570	1,779	13.3	9,047	10,019	9,231	9,980	18,278	19,999	9.4
Resolute Bay, NWT/TNO	346	381	10.1	5,071	5,213	5,073	5,618	10,144	10,831	6.8
Tuktoyaktuk, NWT/TNO	1,631	1,351	-17.2	7,491	5,638	7,484	5,798	14,975	11,436	-23.6
Watson Lake, YT/TY	293	168	-42.7	6,345	5,018	6,318	4,960	12,663	9,978	-21.2
Whitehorse, YT/TY	2,039	1,784	-12.5	49,166	51,928	48,402	50,101	97,568	102,029	4.6
Yellowknife, NWT/TNO	3,860	4,592	19.0	72,364	74,946	71,011	76,345	143,375	151,291	5.5

For further information on the above table please contact Ms. K. Davidson (819) 997-1386 or Ms. A. MacDonald (819) 997-1989.

Pour plus de renseignements sur ce tableau veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819) 997-1989.

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2nd Floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.



# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 4

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for January 1988 shows that passengers carried on major Canadian air carrier increased by 6.5% over January 1987.
- o Total aircraft movements in 1987 at the 61 Transport Canada towered airports increased by 5.8% over 1986, marking the second consecutive annual increase in total traffic, and the fourth consecutive increase in itinerant traffic.
- o Lester B. Pearson International airport handled 40.8% of the cargo enplaned and deplaned on scheduled unit toll services in Canada during the third quarter of 1987.
- o In 1986, of the 305,504 revenue helicopter hours flown in Canada, 49.9% were flown with the Bell 206 aircraft.
- o In 1986, total charter passenger-kilometres decreased 2.3% relative to 1985.
- o The share of domestic unit toll passengers carried by the major carriers declined from 90.3% in the first quarter 1984 to 85.2% in the first quarter of 1987.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April, 1988

Vol. 20, No. 4

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 6.5% du nombre de passagers en janvier 1988 par rapport à janvier 1987.
- o En 1987 le nombre total des mouvements aux 61 aéroports avec tour de contrôle de Transport Canada a augmenté de 5.8% par rapport à 1986. Ceci représente la deuxième augmentation globale consécutive, et la quatrième augmentation consécutive du trafic itinérant.
- o L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 40.8% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à taux unitaires à horaire fixe à tous les aéroports canadiens au troisième trimestre de 1987.
- o En 1986, 49.9% des 305,504 heures de vol d'hélicoptères au Canada étaient effectuées avec l'aéronef Bell 206.
- o En 1986, le nombre de passagers-kilomètres des vols d'affrètement a diminué de 2.3% comparativement à 1985.
- o La part des passagers des services à taux unitaires intérieurs transportés par les principaux transporteurs est passée de 90.3% à 85.2% au premier trimestre 1987.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1988





TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, January  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, janvier 1988.

	January 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Janvier	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires- et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll	1,620	8.2	1,620	8.2	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	357	-0.8	357	-0.8	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,977	6.5	1,977	6.5	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 173 515	12.8	3 173 515	12.8	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	1 012 278	-4.7	1 012 278	-4.7	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 185 794	8.0	4 185 794	8.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 720 387	5.5	4 720 387	5.5	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	1 301 630	1.5	1 301 630	1.5	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 022 018	4.6	6 022 018	4.6	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	67.2	...	67.2	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	77.8	...	77.8	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	69.5	...	69.5	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	83 999	8.8	83 999	8.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 124	-27.2	5 124	-27.2	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	89 124	5.8	89 124	5.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	59	0.0	59	0.0	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	301 907	4.5	301 907	4.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>					<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit toll	331,773	10.8	331,773	10.8	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	46,516	-2.7	46,516	-2.7	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	390,224	8.8	390,224	8.8	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	396,240	10.2	396,240	10.2	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	18,085	-6.9	18,085	-6.9	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of March, April and October 1987.

A comparison of the Level I figures for January 1988 over January 1987 shows that, passengers, passenger-kilometres and goods tonne-kilometres increased by 6.5%, 8.0% and 5.8% respectively.

The 1987 operating expense data represented in the figure below reflect substantial revisions for one carrier to the original data filed for each month of 1987. The revised figure for December year-to-date operating expenses for the Level I carriers is \$4,795,081,000. The revised operating income for this period is \$251.7 million.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de mars, avril et octobre 1987.

Une comparaison des chiffres pour le premier mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises enregistrés ont augmenté de 6.5%, 8.0% et 5.8% respectivement.

Les données sur les dépenses d'exploitation pour 1987 représentées dans les statistiques suivantes reflètent les révisions substantielles effectuées par un transporteur sur les données initiales enregistrées pour chaque mois de 1987. La donnée rectifiée pour l'année à ce jour des dépenses d'exploitation du mois de décembre pour les transporteurs de niveau I est de \$4,795,081,000. Le revenu d'exploitation rectifié pour cette période est de \$251.7 millions.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from January 1987 to January 1988.  
(\$'000,000)

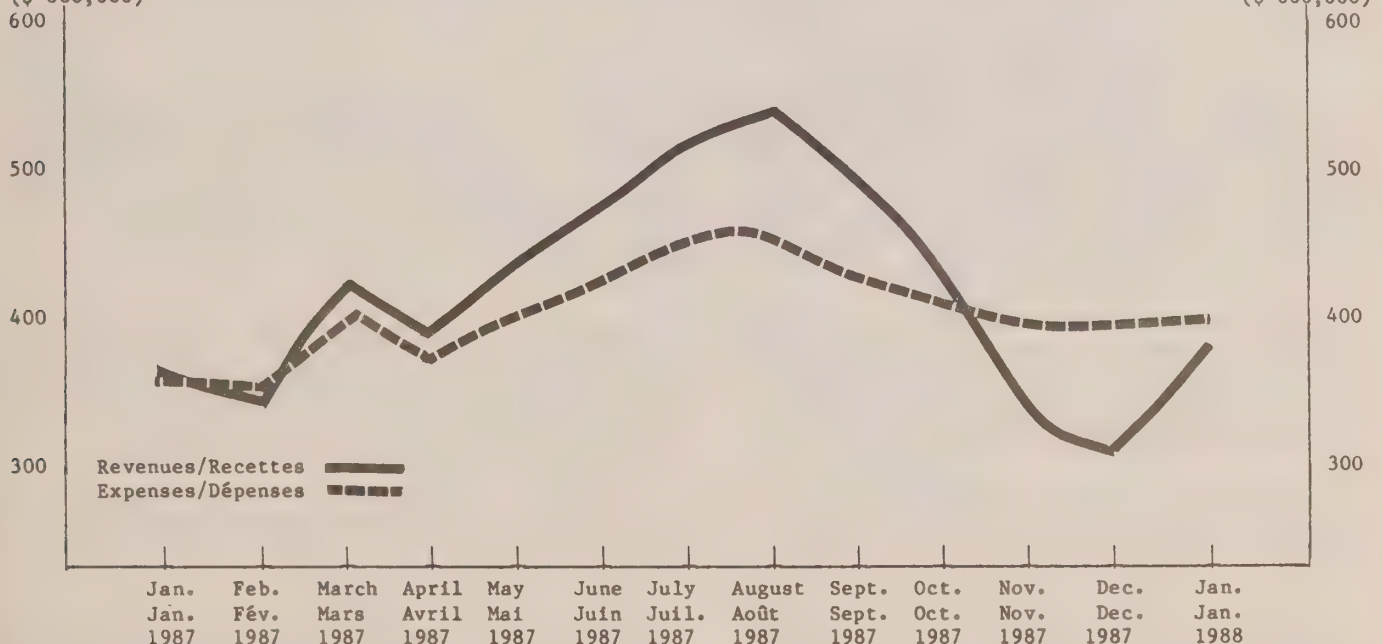


Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de janvier 1987 à janvier 1988.  
(\$'000,000)

As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, 1987 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Annual 1987	% Change Annual 1987/1986	Itinerant Movements 1987	Local Movements 1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Annuel	Variation en % Annuel	Mouvements itinérants	Mouvements locaux
1	Lester B. Pearson International ONT	313,999	4.2	313,407	592
2	Vancouver International BC-CB	302,598	8.5	302,590	8
3	Toronto Island ONT	197,631	8.4	93,704	103,927
4	Calgary International ALTA-ALB	195,000	9.0	159,552	35,448
5	Victoria International BC-CB	186,423	6.2	123,397	63,026
6	Montréal International QUE-QUE	175,403	9.8	175,384	19
7	Ottawa International ONT	162,657	1.1	115,294	47,363
8	Buttonville ONT	161,241	7.4	67,680	93,561
9	Saint Hubert QUE-QUE	160,018	-3.3	61,845	98,173
10	Winnipeg International MAN	145,215	-0.1	102,631	42,584
11	Boundary Bay BC-CB	142,288	19.5	52,113	90,175
12	Hamilton City ONT	135,575	21.7	41,703	93,872
13	Abbotsford BC-CB	128,720	4.3	53,336	75,384
14	Springbank ALTA-ALB	122,390	4.8	35,636	86,754
15	Québec QUE-QUE	120,530	8.1	80,430	40,100
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	119,700	-5.2	117,878	1,822
17	London ONT	115,860	14.5	61,140	54,720
18	Langley BC-CB	113,927	4.6	39,798	74,129
19	Pitt Meadows BC-CB	110,928	15.0	45,725	65,203
20	Thunder Bay ONT	104,914	9.9	54,860	50,054
21	Saskatoon SASK	101,683	9.0	55,230	46,453
22	Saint Andrews MAN	100,606	8.4	25,206	75,400
23	Saint Honoré QUE-QUE	97,212	1.6	29,219	67,993
24	Oshawa ONT	93,186	6.5	40,220	52,966
25	Sudbury ONT	92,859	72.0	37,090	55,769
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		3,700,563	7.8	2,285,068	1,415,495
Total - Transport Canada Towers (61)/		5,503,819	5.8	3,365,132	2,138,687
Total - Tours de Transports Canada (61)					

Preliminary annual figures show that the 61 Canadian airports with Transport Canada control towers recorded 5,503,819 take-offs and landings during 1987 compared to 5,200,728 in 1986, an increase of 5.8%. This increase was the result of a 4.0% rise in local movements and a 7.0% rise in itinerant traffic.

Total aircraft movements at tower controlled airports had shown a steady decline from the peak in 1979 to 1985 (See Figure 2.1). Thus, 1987 represents the second consecutive increase in total movements in eight years, and the 4th consecutive increase in itinerant traffic.

Lester B. Pearson International was the most active airport in 1987, followed closely by Vancouver International. Toronto Island again ranked first in local traffic and third overall.

Sudbury showed the largest percent increase in traffic of all towered airports in 1987 with a 72.0% increase over 1986.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada 1987 (données préliminaires).

D'après les chiffres annuels préliminaires, les 61 principaux aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle ont enregistré 5,503,819 décollages et atterrissages en 1987, comparativement à 5,200,728 en 1986, une augmentation de 5.8%. Cette augmentation fut le résultat d'une hausse de 4.0% des mouvements locaux et 7.0% du trafic itinérant.

Le total des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle avait montré une diminution depuis le sommet atteint en 1979 jusqu'en 1985 (Voir Figure 2.1). Alors, l'année 1987 représente la deuxième augmentation de mouvements consécutive en huit ans et la quatrième augmentation consécutive du trafic itinérant.

L'aéroport international Lester B. Pearson a été le plus affairé en 1987, suivi par celui de Vancouver. L'aéroport Toronto Island a dominé le classe locale, et a été encore la troisième au pays en termes trafic global.

Sudbury a enregistré une hausse de 72.0% entre 1986 et 1987, soit la plus grande augmentation des aéroports dotés d'une tour de contrôle.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



FIGURE 2.1

Total Aircraft Movements by Class of Operation  
at Airports with Transport Canada Air Traffic  
Control Towers, 1978-87  
(000'000)

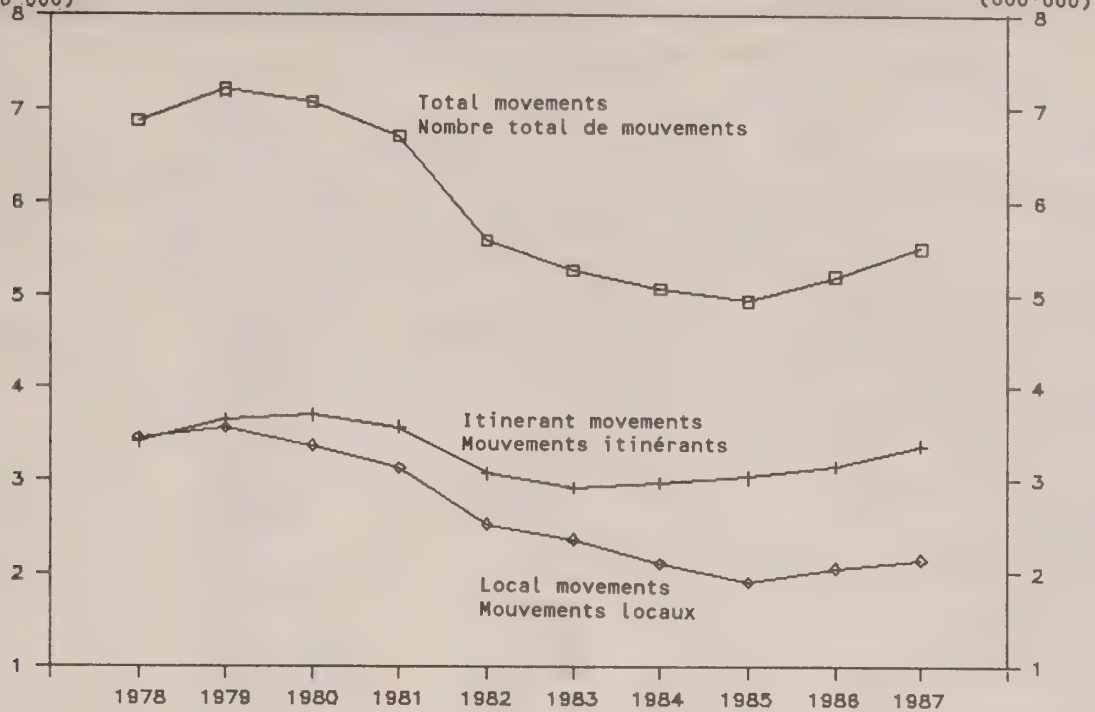


FIGURE 2.1

Mouvements totaux d'aéronefs selon la classe d'exploitation  
dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de  
Transports Canada, 1978-87  
(000'000)

FIGURE 2.2

Total Aircraft Movements at Airports with  
Transport Canada Air Traffic Control Towers:  
January-December 1987 and 1986

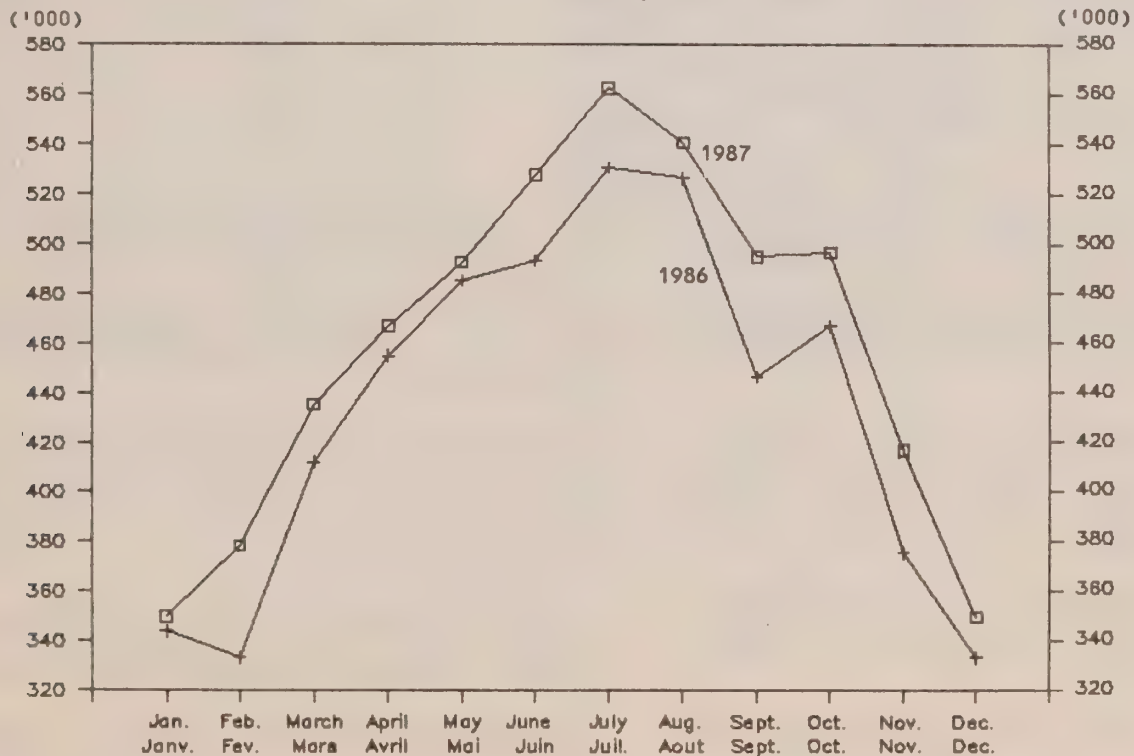


FIGURE 2.2

Mouvements totaux d'aéronefs dans les aéroports dotés  
d'une tour de contrôle de Transports Canada: Janvier-  
décembre, 1987 et 1986  
(000)

TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit Toll Services at the Top 30 Canadian Airports - Third Quarter 1987 (Preliminary Data).

Rank	Airports	Third Quarter 1987	Third Quarter 1986	% Change Third Quarter 1987/1986
Rang	Aéroports	Troisième trimestre ( '000 kg)	Troisième trimestre ( '000 kg)	Variation en % Troisième trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	59 663.8	49 738.8	19.9
2	Vancouver International BC-CB	25 327.1	24 281.6	4.3
3	Mirabel International QUE-QUÉ	18 069.9	18 689.1	-3.3
4	Montréal International QUE-QUÉ	7 467.6	7 634.3	-2.2
5	Calgary International ALTA-ALB	7 127.5	6 267.0	13.7
6	Edmonton International ALTA-ALB	6 717.2	7 560.4	-11.2
7	Halifax International NS-NE	5 287.8	4 531.3	16.7
8	Winnipeg International MAN	3 065.8	3 814.0	-19.6
9	St. John's NFLD-TN	1 665.1	1 622.9	2.6
10	Ottawa International ONT	1 226.0	1 238.2	-1.0
11	Iqaluit NWT-TNO	838.7	570.1	47.1
12	Yellowknife NWT-TNO	493.5	499.6	-1.2
13	Kuujuaq QUE-QUÉ	441.5	312.6	41.2
14	Goose Bay NFLD-TN	428.7	269.1	59.3
15	Québec QUE-QUÉ	407.4	519.2	-21.5
16	Fort St. John BC-CB	363.8	312.7	16.3
17	Inuvik NWT-TNO	342.2	409.9	-16.5
18	Whitehorse YT-TY	336.0	303.1	-10.9
19	Moncton NB	331.8	241.4	37.4
20	Resolute Bay NWT-TNO	331.7	279.3	18.8
21	Sept-Iles QUE-QUÉ	330.0	522.9	-36.9
22	Saskatoon SASK	326.4	344.0	-5.1
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	315.5	347.8	-9.3
24	Charlottetown PEI-IPÉ	298.5	309.4	-3.5
25	Regina SASK	296.8	385.9	-23.1
26	Norman Wells NWT-TNO	291.3	262.0	11.2
27	Val D'Or QUE-QUÉ	271.8	218.9	24.2
28	Saint John NB	271.3	225.3	20.4
29	Thunder Bay ONT	251.1	281.5	-10.8
30	Terrace BC-CB	202.6	126.5	60.2
Total for above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		142 788.4	132 118.8	8.1
Grand Total		146 253.6	136 144.8	7.4

Preliminary third quarter 1987 data indicate that 142 788 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on scheduled unit toll services at the top 30 Canadian airports (ranked according to enplaned plus deplaned cargo). This represents an increase of 8.1% over the volume of cargo recorded for the third quarter of 1986.

The top 30 airports recorded considerable fluctuations in scheduled cargo traffic for the third quarter of 1987 relative to 1986; variations ranged from -36.9% at Sept-Iles to 60.2% at Terrace, with 15 airports showing gains in traffic.

Lester B. Pearson International handled 40.8% of the cargo enplaned and deplaned on scheduled unit toll services in Canada during the third quarter of 1987.

Data for other airports are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - Troisième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données préliminaires pour le troisième trimestre de 1987 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 142 788 tonnes métriques. Ces statistiques indiquent une augmentation de 8.1% par rapport au volume de marchandises enregistré au troisième trimestre de 1986.

D'importantes fluctuations dans le trafic de marchandises à horaire fixe furent enregistrées pour les 30 principaux aéroports au troisième trimestre de 1987 relativement à 1986; les variations se chiffrant entre -36.9% à Sept-Iles et 60.2% à Terrace, avec 15 aéroports enregistrant des augmentations de trafic.

L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 40.8% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à taux unitaires à horaire fixe à tous les aéroports canadiens au troisième trimestre de 1987.

Les données pour les autres aéroports sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

TABLEAU 4.

Canadian Air Carriers, Unit Toll Services,  
First Quarter, 1984-1987.

Transporteurs aériens canadiens, services à taux uni-  
taires, premier trimestre, 1984-1987.

Sector/Share	1987	1986	1985	1984	Secteur/Part
<b>Sector</b>					<b>Secteur</b>
Passengers					Passengers
- Domestic	4,754,256	4,526,677	4,390,645	4,061,824	- Intérieurs
- International	1,268,236	1,287,937	1,175,266	1,080,051	- Internationaux
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
- Domestic	4 620 974 583	4 213 037 669	4 093 247 445	3 871 311 111	- Intérieurs
- International	3 953 202 214	4 164 994 924	3 873 302 439	3 294 187 768	- Internationaux
Hours Flown					Heures de vol
- Domestic	167,908	158,546	144,077	135,547	- Intérieurs
- International	47,330	49,306	41,365	37,877	- Internationaux
<b>Domestic Share</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>Part intérieure</b>
Passengers					Passagers
- Level I	85.2	84.7	88.3	90.3	- Niveau I
- Levels II-IV	14.8	15.3	11.7	9.7	- Niveaux II-IV
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
- Level I	94.8	95.3	96.4	97.1	- Niveau I
- Levels II-IV	5.2	4.7	3.6	2.9	- Niveaux II-IV
Hours Flown					Heures de vol
- Level I	62.0	62.0	64.4	66.2	- Niveau I
- Levels II-IV	38.0	38.0	35.6	33.8	- Niveaux II-IV

Since 1984, the relative shares of domestic versus international unit toll operations for the first quarter have not altered appreciably. The domestic market has remained at 78-79% of passengers, 50-54% of passenger-kilometres and 76-78% of hours flown.

Depuis 1984, les parts des opérations à taux unitaires internationales et intérieures pour le premier trimestre sont demeurées assez stables. La part du marché du secteur intérieur est demeurée à 78-79% pour les passagers, 50-54% pour les passagers-kilomètres et 76-78% pour les heures de vol.

There have been inroads made, however, on the domestic market share of the Level I carriers. During the first quarter, the share of domestic unit toll passengers carried by the six Level I carriers (Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western, Quebecair and Wardair) declined from 90.3% in 1984 to 85.2% in 1987. This was due to new entrants and the increased use of local feeder carriers. This share of first quarter domestic unit toll passengers was the lowest in 1986 (84.7%).

La part du marché des transporteurs de niveau I a diminué au cours de la période observée. Pendant le premier trimestre, la part des passagers des services à taux unitaires intérieurs transportés par les six transporteurs de niveau I (Air BC, Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western, Québecair et Wardair) est passée de 90.3% en 1984 à 85.2% en 1987. Ce changement est dû aux nouveaux transporteurs et à l'utilisation grandissante des transporteurs locaux. On peut noter que cette part des passagers des services à taux unitaires intérieurs du premier trimestre était à son niveau le plus bas en 1986 (84.7%).

For further information, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6190).

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 5.

Helicopters Hours Flown by Aircraft and Province, 1986.

TABLEAU 5.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province, 1986.

Aircraft Type Type d'aéronef	Newfoundland Terre-Neuve	Maritimes/Maritimes		
		Nova Scotia(1) Nouvelle-Écosse(1)	Prince Edward Island(1) Île-du-Prince-Édouard(1)	New Brunswick(1) Nouveau-Brunswick(1)
<u>Aerospatiale</u>				
Alouette III & Gazelle	0		0	
Alouette III & Lama	0		0	
AStar & Twin Star	1,723		95	
Puma & Super Puma	2,728		456	
<u>Bell</u>				
47 & 47T	0		285	
204 & 205 & 212 & 412	723		113	
206	9,413		4,443	
206L	8,197		113	
214 & 214ST	0		0	
<u>Enstrom</u>	0		0	
<u>Hiller</u>				
UH-12 & UH-12T	0		0	
FH-1100	0		0	
<u>Hughes</u>				
269	0		0	
369 & 369D	2,809		22	
<u>MBB</u>				
B0105 & BK117	0		0	
<u>Robinson</u>				
R-22	0		0	
<u>Sikorsky</u>				
S-55	0		0	
S-55T	0		0	
S-58 & S-58T	0		0	
S-61	363		900	
S-64	0		0	
S-76	0		0	
Total	25,956		6,427	

Table 5 shows, by model, the helicopter hours flown performing charter, flying training and other specialty air services, by Canadian commercial air carriers in 1986. Similar data have been published in the past in the Air Transport Committee's annual "Canadian Helicopter Operating Industry Report".

(1) The consolidation of the data for Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick into one market, Maritimes, is a CTC requirement to enable the data to be released.

Le tableau 5 montre, par modèle, les heures de vol d'hélicoptères des services d'affrètement, d'entraînement au vol et autres services aériens spécialisés effectués par les transporteurs aériens commerciaux canadiens en 1986. Des données semblables ont été publiées antérieurement dans un rapport annuel produit par le Comité des transports aériens intitulé "L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada".

(1) Le regroupement des données pour la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick dans le marché Maritimes est exigé par la CCT pour permettre la publication des données.

TABLE 5.

TABLEAU 5.

Helicopters Hours Flown by Aircraft and Province, 1986.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province, 1986.

Aircraft Type Type d'aéronef	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
<u>Aerospatiale</u>				
Alouette III & Gazelle	0	0	0	12
Alouette III & Lama	119	67	0	0
AStar & Twin Star	17,740	816	98	55
Puma & Super Puma	0	0	0	0
<u>Bell</u>				
47 & 47T	1,143	2,607	1,450	121
204 & 205 & 212 & 412	1,418	7,524	178	12
206	16,747	14,481	8,070	2,692
206L	4,231	6,353	110	105
214 & 214ST	0	0	33	0
<u>Enstrom</u>				
	0	0	0	0
<u>Miller</u>				
UH-12 & UH-12T	0	0	0	0
FH-1100	0	0	0	496
<u>Hughes</u>				
269	2,640	877	7	0
369 & 369D	8,361	4,385	1,429	0
<u>MBB</u>				
B0105 & BK117	0	126	0	0
<u>Robinson</u>				
R-22	0	950	0	0
<u>Sikorsky</u>				
S-55	0	248	0	0
S-55T	0	0	0	959
S-58 & S-58T	0	0	0	597
S-61	0	78	0	5
S-64	0	86	0	0
S-76	3	1,551	0	0
<b>Total</b>	<b>52,402</b>	<b>40,149</b>	<b>11,375</b>	<b>5,054</b>

In 1986, Quebec, with 52,402 revenue hours, was second only to British Columbia. This level of activity, however, is much below the peak of 130,558 hours reported for Quebec in 1979.

British Columbia led all regions with 81,834 hours in 1986. This represented 26.8% of the revenue hours flown with helicopters in Canada. This region has been the leader in the 1980's.

En 1986, le Québec possédait le deuxième plus grand nombre d'heures après la Colombie-Britannique, soit 52,402. Ce niveau d'activité est toutefois de beaucoup inférieur au sommet de 130,558 heures rapportées par le Québec en 1979.

La Colombie-Britannique a dominé sur toutes les régions avec 81,834 heures en 1986, représentant 26.8% des heures de vol d'hélicoptères au Canada. Cette région a dominé dans les années '80.

TABLE 5.

TABLEAU 5.

Helicopters Hours Flown by Aircraft and Province, 1986.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province, 1986.

Aircraft Type Type d'aéronef	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
<u>Aerospatiale</u>				
Alouette III & Gazelle	748	152	0	367
Alouette III & Lama	0	0	0	0
AStar & Twin Star	5,496	1,009	106	1,191
Puma & Super Puma	0	0	0	10
<u>Bell</u>				
47 & 47T	1,486	2,983	0	230
204 & 205 & 212 & 412	5,538	7,267	940	8,044
206	22,750	53,037	5,864	14,893
206L	1,508	3,194	347	3,627
214 & 214ST	35	434	0	103
<u>Enstrom</u>	347	0	0	0
<u>Hiller</u>				
UH-12 & UH-12T	0	69	0	0
FH-1100	0	0	0	0
<u>Hughes</u>				
269	859	1,029	0	0
369 & 369D	1,296	11,303	1,157	993
<u>MBB</u>				
B0105 & BK117	481	229	0	0
<u>Robinson</u>				
R-22	1,628	0	0	0
<u>Sikorsky</u>				
S-55	0	0	0	0
S-55T	0	0	0	202
S-58 & S-58T	46	142	0	32
S-61	2	849	0	1,841
S-64	0	0	0	0
S-76	140	137	0	0
<b>Total</b>	<b>42,360</b>	<b>81,834</b>	<b>8,414</b>	<b>31,533</b>

The Bell 206 aircraft is the leader in hours flown in Canada and in every region except Québec, where it is second to the combined operations of the Aerospatiale AStar and Twin Star.

In 1986, of the 305,504 hours flown in Canada, 49.9% were flown with the Bell 206 aircraft. This aircraft was also the most common helicopter reported in the fleet of Canadian commercial operators. Of the 620 helicopters reported as owned or leased on October 15, 1986, there were 339 (54.7%) Bell 206 aircraft.

L'aéronef Bell 206 est le meneur pour le nombre d'heures de vol au Canada et dans toutes les régions excepté au Québec où il est le deuxième après les opérations combinées des aéronefs AStar et Twin Star d'Aerospatiale.

En 1986, 49.9% des 305,504 heures de vol au Canada étaient effectuées avec l'aéronef Bell 206. Cet aéronef était le plus courant des hélicoptères rapportés dans le parc aérien des opérateurs commerciaux canadiens. Le 15 octobre 1986, 620 hélicoptères étaient rapportés comme étant possédés ou loués. De ce nombre, 339 (54.7%) étaient des aéronefs Bell 206.



TABLE 5.

Helicopters Hours Flown by Aircraft and Province, 1986.

TABLEAU 5.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province, 1986.

Aircraft Type Type d'aéronef	Canada Total	International	Canada & International Total
<u>Aerospatiale</u>			
Alouette III & Gazelle	1,279	0	1,279
Alouette III & Lama	186	425	611
Astar & Twin Star	28,329	0	28,329
Puma & Super Puma	3,194	1,413	4,607
<u>Bell</u>			
47 & 47T	10,305	0	10,305
204 & 205 & 212 & 412	31,757	7,407	39,164
206	152,390	386	152,776
206L	27,785	3,404	31,189
214 & 214ST	605	185	790
<u>Enstrom</u>	347	0	347
<u>Hiller</u>			
UH-12 & UH-12T	69	0	69
FH-1100	496	0	496
<u>Hughes</u>			
269	5,412	0	5,412
369 & 369D	31,755	8,976	40,731
<u>MBB</u>			
B0105 & BK117	836	0	836
<u>Robinson</u>			
R-22	2,578	0	2,578
<u>Sikorsky</u>			
S-55	248	0	248
S-55T	1,161	0	1,161
S-58 & S-58T	817	0	817
S-61	4,038	2,752	6,790
S-64	86	0	86
S-76	1,831	4,283	6,114
<b>Total</b>	<b>305,504</b>	<b>29,231</b>	<b>334,735</b>

For further information, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6190).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 6.

Charter Passenger-Kilometres, Canadian Carriers,  
1984, 1985 and 1986.

Passenger-Kilometres			
Passagers-kilomètres			
	1986	1985	1985
	(000)		
Level I			
Air Canada	1 449 800	1 021 300	1 380 900
C.P. Air	487 400	584 100	513 100
Eastern Provincial	25 300	36 712	28 300
Nordair	985 200	932 700	898 900
Pacific Western Airlines	979 300	912 300	836 000
Quebecair	597 895	1 086 000	433 500
Wardair	4 258 200	6 782 989	6 495 100
Total	8 783 095	11 356 101	10 585 800
Level II	2 194 971	1 334 181	941 827
Level III	2 071 267	672 331	685 562
Total, Levels I, II and III	13 049 333	13 362 613	12 213 189

The above table contains data on passenger-kilometres for charter activity as performed by aircraft weighing over 35,000 lbs. and operated by Canadian carriers.

These data represent a continuation of the series published up to and including 1980 in Statistics Canada Catalogue No. 51-002, Air Carrier Operations in Canada.

It should be noted that the sources for the data for the Level I carriers included International Civil Aviation Organization publications and source documents. Data for Level II carriers were estimated from the Aviation Statistics Centre's Charter and Civil Aviation Surveys.

In 1986, total passenger-kilometres decreased by 2.3% relative to 1985. There was a significant decline in the contribution of Level I carriers to the total charter passenger-kilometres in 1986. Their contribution was 86.7%, 85.0% and 67.3% respectively in 1984, 1985 and 1986. This decline was primarily due to the decline in Wardair's charter activity. The large increases in charter operations by Level II and III carriers did not quite offset the decline in Level I passenger-kilometres.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

TABLEAU 6.

Passagers-kilomètres des vols d'affrètement, transporteurs  
canadiens, 1984, 1985 et 1986.

Passenger-Kilometres			
Passagers-kilomètres			
	1986	1985	1985
	(000)		
Niveau I			
Air Canada	1 449 800	1 021 300	1 380 900
C.P. Air	487 400	584 100	513 100
Eastern Provincial	25 300	36 712	28 300
Nordair	985 200	932 700	898 900
Pacific Western Airlines	979 300	912 300	836 000
Québecair	597 895	1 086 000	433 500
Wardair	4 258 200	6 782 989	6 495 100
Total	8 783 095	11 356 101	10 585 800
Niveau II	2 194 971	1 334 181	941 827
Niveau III	2 071 267	672 331	685 562
Total, Niveaux I, II et III	13 049 333	13 362 613	12 213 189

Le tableau ci-dessus contient des données sur les vols d'affrètement de transporteurs canadiens utilisant des aéronefs d'un poids supérieur à 35,000 livres.

Ces données représentent la continuation des séries publiées jusqu'en 1980 dans la publication de Statistique Canada no. 51-002, "Opérations des transporteurs aériens au Canada".

Les données pour les transporteurs de niveau I ont été compilées à partir des publications de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de documents originaux. Les données des transporteurs de niveau II sont estimées à partir des enquêtes sur l'aviation civile et les vols affrétés du Centre des statistiques de l'aviation.

En 1986, le nombre de passagers-kilomètres a diminué de 2.3% comparativement à 1985. Il y a eu une importante diminution de la contribution des transporteurs aériens de niveau I au nombre total de passagers-kilomètres des services d'affrètement pour 1986. Leur contribution était de 86.7%, 85.0% et 67.3% en 1984, 1985 et 1986 respectivement. Cette diminution est due principalement à la baisse des activités d'affrètement de Wardair. L'importante augmentation des opérations d'affrètement des transporteurs de niveaux II et III n'a pas vraiment compensé pour la baisse des passagers-kilomètres de niveau I.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

	Canada	Foreign & Autre		Catalogue
Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	85.00	95.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	88.00	92.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	85.00	95.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	110.00	114.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	31.00	32.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00	36.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	51-205
Canadian Civil Aviation, A., Bil.	32.00	33.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
Air Charter Statistics, A., Bil.	32.00	33.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	51-501P
Railway Carloadings, M., Bil.	75.00	85.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
Railway Operating Statistics, M., Bil.	95.00	105.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50	44.00	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.	52-211
Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00	33.00	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.	52-215
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	65.00	75.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	32.00	33.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	15.00	16.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	15.00	16.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
Trucking in Canada, A., Bil.	32.00	33.50	Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
Shipping in Canada, A., Bil.	32.00	33.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

order a publication please telephone toll  
1-800-267-6677.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner  
sans frais, 1-800-267-6677.



DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
2<sup>nd</sup> floor, Main Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2<sup>e</sup> étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

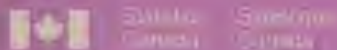
ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

janvier 1988

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.



# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 5

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first two months of 1988 shows that passengers carried on major Canadian air carriers increased by 7.4% over the same period of 1987.
- o In January 1988, total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports increased by 9.2% over January 1987.
- o Commercial charter traffic to southern destinations continued to record substantial growth. When comparing 1987 figures to 1986, the south region recorded a 33.0% increase (347,659 more passengers) in traffic.
- o Local and commuter carrier traffic increased by 30.9% during the second quarter 1987 compared to the second quarter 1986, with a total of 2.2 million outbound and inbound passengers recorded at the Canadian airports.
- o The city-pair, Montréal-New York, which ranked second in transborder traffic recorded 75,600 passengers during the first quarter 1987, a 21.7% decrease compared to first quarter 1986.
- o In 1986, Ontario airports accommodated more than 22 million revenue passengers, representing 37.9% of passengers enplaned and deplaned on unit toll and charter services at all Canadian airports.

### RECENT RELEASES

- o Air Carrier Operations in Canada, January-March 1987 (Catalogue No. 51-002).
- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Second Quarter 1987 (Catalogue No. 51-005).
- o Air Passenger Origin and Destination: Canada-United States Report, 1986 (Catalogue No. 51-205).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May, 1988

Vol. 20, N° 5

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 7.4% du nombre de passagers transportés pour les deux premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- o En janvier 1988, le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle a augmenté de 9.2% par rapport à janvier 1987.
- o Le trafic des vols d'affrètement commerciaux vers les destinations du Sud a continué à enregistrer une croissance substantielle. Une comparaison des chiffres de 1987 et 1986, montre que le trafic de passagers dans le Sud a augmenté de 33.0% (soit 347,659 passagers de plus).
- o Le trafic déclaré par les transporteurs locaux et de navette pour le deuxième trimestre de 1987 s'est accru de 30.9% par rapport au deuxième trimestre de 1986, pour totaliser 2.2 millions de passagers entrant et sortant aux aéroports canadiens.
- o La paire de villes Montréal-New York, la deuxième en importance quant au trafic transfrontalier a enregistré 75,600 passagers au cours du premier trimestre de 1987, soit une baisse de 21.7% par rapport à la même période l'année précédente.
- o En 1986, les aéroports de l'Ontario ont accueilli plus de 22 millions de passagers, soit un peu plus de 37.9% des passagers embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens, et transportés à bord de vols à taux unitaires et de vols d'affrètement.

### MISES EN CIRCULATION RÉCENTE

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, Janvier-mars 1987 (n° 51-002 au catalogue).
- o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Deuxième trimestre de 1987 (n° 51-005 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada-Etats-Unis, 1986 (n° 51-205 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1988

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, February  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, février 1988.

	February 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Février	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
Operational Statistics	'000		'000		Statistiques des opérations
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires- et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,634	9.7	3,255	9.0	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	376	2.2	733	0.8	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,010	8.2	3,988	7.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 078 705	21.3	6 252 220	16.8	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	1 066 919	4.0	2 079 198	-0.4	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 145 625	16.3	8 331 419	12.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 459 052	9.7	9 179 440	7.5	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	1 297 651	7.1	2 599 282	4.2	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 756 703	9.1	11 778 722	6.8	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	69.0	...	68.1	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	82.2	...	80.0	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	72.0	...	70.7	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	91 473	9.5	175 472	9.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	6 138	9.6	11 263	-10.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	97 612	9.5	186 736	7.7	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	58	5.5	117	2.6	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	292 936	10.1	594 844	7.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Financial Statistics	\$'000		\$'000		Statistiques financières
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit toll	324,802	13.3	656,575	11.2	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	51,687	18.7	98,203	7.5	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	393,659	13.3	783,883	10.3	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	412,039	17.0	808,279	13.6	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	14,247	-27.5	32,333	-17.3	Total des frais d'intérêt



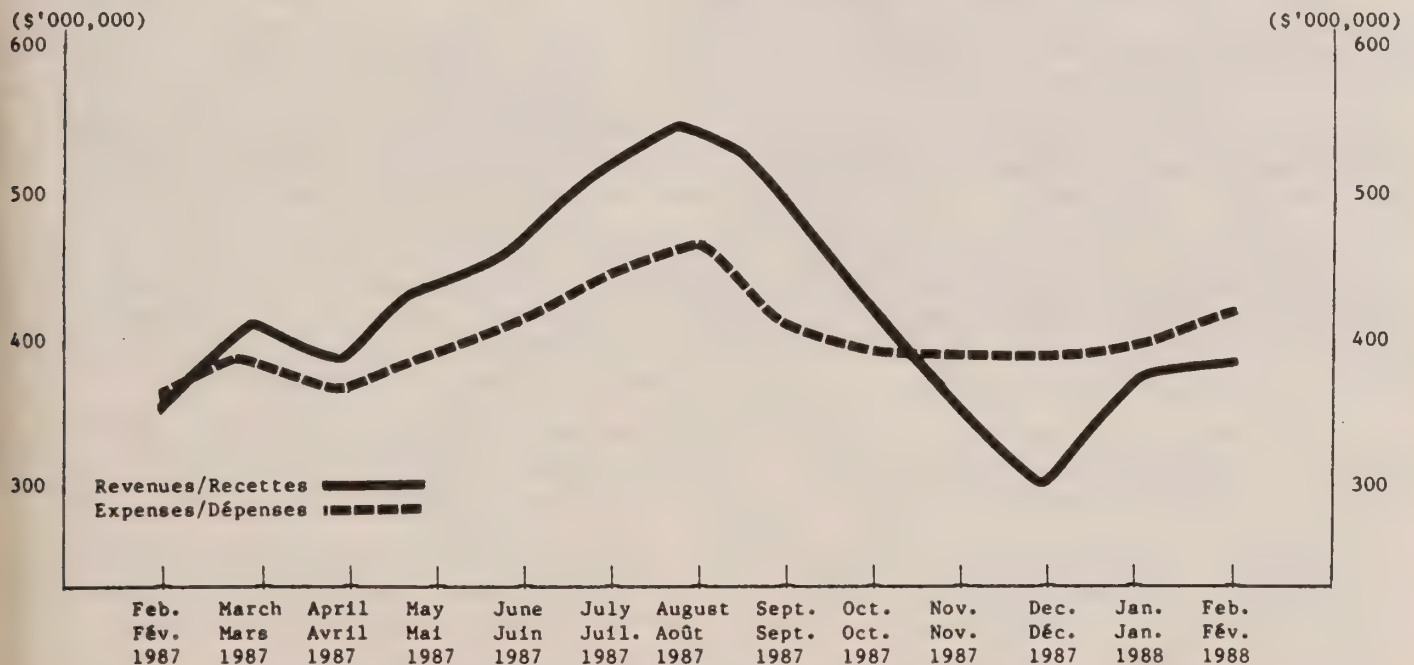
Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of March, April and October 1987.

A year-to-date comparison of the Level I figures for February 1988 over February 1987 shows that, passengers, passenger-kilometres and goods tonne-kilometres increased by 7.4%, 12.0% and 7.7% respectively.

On a year-to-date basis, unit toll passenger-kilometres increased by 16.8% over February 1987, while unit toll available seat-kilometres increased by 7.5%. This is reflected in the increase in unit toll passenger load factor from 62.7% (year-to-date, February, 1987) to 68.1% (year-to-date, February, 1988).

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from February 1987 to February 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de mars, avril et octobre 1987.

Une comparaison des chiffres pour les deux premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises enregistrés ont augmenté de 7.4%, 12.0% et 7.7% respectivement.

Au cours des deux premiers mois de 1988, les passagers-kilomètres pour les services à taux unitaires ont augmenté de 16.8% par rapport à la même période en 1987, alors que les sièges-kilomètres disponibles pour le même genre de services ont connu un accroissement de 7.5%. Ces augmentations se traduisent par une hausse du coefficient de remplissage pour les services à taux unitaires, celui-ci ayant passé de 62.7% (année à ce jour, février 1987) à 68.1% (année à ce jour, février 1988).

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation de février 1987 à février 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. January 1988 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Janvier 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	January 1988	% Change January 1988/1987	Itinerant Movements 1988	Local Movements 1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Janvier	Variation en % Janvier	Mouvements itinérants	Mouvements locaux
1	Lester B. Pearson International ONT	26,874	7.8	26,873	1
2	Vancouver International BC-CB	21,820	6.5	21,820	-
3	Calgary International ALTA-ALB	16,048	11.4	13,132	2,916
4	Montréal International QUE-QUE	14,063	15.2	14,059	4
5	Victoria International BC-CB	13,575	12.8	8,742	4,833
6	Toronto Island ONT	13,260	26.4	5,552	7,708
7	Ottawa International ONT	12,141	4.8	9,534	2,607
8	Abbotsford BC-CB	11,927	35.1	4,529	7,398
9	Buttonville ONT	11,423	42.5	4,392	7,031
10	Boundary Bay BC-CB	11,382	21.6	4,060	7,322
11	Langley BC-CB	11,008	64.6	3,319	7,689
12	Winnipeg International MAN	10,998	2.3	7,986	3,012
13	Hamilton City ONT	10,154	32.7	3,252	6,902
14	St. Hubert QUE-QUE	8,467	5.2	3,277	5,190
15	London ONT	8,439	19.1	4,819	3,620
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,209	-11.8	8,103	106
17	Pitt Meadows BC-CB	8,194	30.2	3,484	4,710
18	Saskatoon SASK	7,847	19.4	3,967	3,880
19	Edmonton International ALTA-ALB	7,281	10.4	4,955	2,326
20	Thunder Bay ONT	7,267	8.5	4,157	3,110
21	Oshawa ONT	6,933	22.0	2,433	4,500
22	Saint Andrews MAN	6,892	16.4	1,507	5,385
23	Halifax International NS-NÉ	6,756	19.1	5,950	806
24	Springbank ALTA-ALB	6,723	-30.9	2,155	4,568
25	Québec QUE-QUE	6,137	-8.4	4,699	1,438
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		273,818	13.3	176,756	97,062
Total - Transport Canada Towers (60) <sup>1</sup> /		382,353	9.2	239,153	143,200
Total - Tours de Transports Canada (60) <sup>1</sup>					

The 60 Transport Canada towered airports<sup>1</sup> reported 382,353 total movements during January 1988, up 9.2% from the 350,097 movements reported in January 1987.

The itinerant and overall totals represent the most movements for the month of January since 1981. Itinerant movements at the towers rose by 8.4% in January 1988, as compared to January 1987, while local movements increased by 10.6%.

Itinerant movements at Vancouver International and Lester B. Pearson International rose by 6.5% (1,338 movements) and 7.9% (1,964 movements) respectively over January 1987.

(1) There were 61 towered airports in 1987. As of January 1, 1988, Goose Bay airport has changed from a Transport Canada towered airport to a DND towered airport.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Les mouvements enregistrés pour les 60 aéroports de Transports Canada<sup>1</sup> totalisaient 382,353 en janvier 1988, soit une augmentation de 9.2% par rapport aux 350,097 mouvements enregistrés en janvier 1987.

Le nombre de mouvements itinérants de même que le nombre de mouvements totaux enregistrés en janvier 1988 surpassaient les chiffres enregistrés pour la même période depuis 1981. Les mouvements itinérants enregistrés aux tours de contrôle ont augmenté de 8.4% en janvier 1988 par rapport à janvier 1987 alors que les mouvements locaux enregistrés ont augmenté de 10.6% pour la même période.

Les mouvements itinérants à l'aéroport international de Vancouver et à l'aéroport international Lester B. Pearson ont augmenté de 6.5% (1,338 mouvements) et 7.9% (1,964 mouvements) respectivement par rapport à janvier 1987.

(1) En 1987, il y avait 61 aéroports dotés d'une tour de contrôle. Depuis le premier janvier, 1988, l'aéroport de Goose Bay ne possède plus de tour de contrôle de Transports Canada mais une tour de la MDN.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3.

Number of International and Domestic Charter Passenger by World Region 1987 and 1986 (Preliminary data).

World Region	1987	1986	Change over previous year % Variation par rapport à l'année précédente	Région
Domestic	62,817	195,650	-67.9	Intérieure
International				Internationale
Africa(1)	1,742	6,987	-75.1	Afrique(1)
Asia(2)	11	159	-93.1	Asie(2)
Europe(3)	886,570	920,842	-3.7	Europe(3)
Pacific(4)	8	445	-98.2	Pacifique(4)
Southern(5)	1,401,673	1,054,014	33.0	Sud(5)
United States(6)	1,665,312	1,608,988	3.5	États-Unis(6)
Total	3,955,316	3,591,435	10.1	Total
Grand Total	4,018,133	3,787,085	6.1	Grand total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).  
 (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
 (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
 (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
 (5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands - Mexico, Central America and South America).  
 (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

The domestic charter passenger traffic dropped to its lowest level since the survey began in 1978. Wardair began to operate its scheduled domestic services in May 1986. Wardair's domestic charter traffic dropped from 49,634 passengers (25.4% of the 1986 total) to just 955 passengers (1.5% of the 1987 total).

The top six Canadian charter carriers, namely Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western, Nationair, Wardair and Worldways all substantially increased their traffic to southern "hotspots" in 1987 relative to 1986 figures. South American destinations such as Brazil, Columbia, Guyana and Venezuela continued to record unprecedented growth. For example, when comparing 1987 figures to 1986, Columbia recorded a traffic increase of 83.7%, and Venezuela, a 33.5% increase.

Charter passengers to/from Europe recorded a decrease of 3.7% in 1987 relative to 1986. Charter traffic to the United Kingdom recorded a decrease of 22.3% relative to 1986. Glasgow recorded a decrease of 59.1% and Manchester, a decrease of 77.2%.

Order the 1987 edition of Air Charter Statistics - Catalogue No. 51-207 - available in July, 1988. For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Nombre de passagers affrétés internationaux et intérieurs par région, 1987 et 1986 (données préliminaires).

World Region	1987	1986	Change over previous year % Variation par rapport à l'année précédente	Région
Domestic	62,817	195,650	-67.9	Intérieure
International				Internationale
Africa(1)	1,742	6,987	-75.1	Afrique(1)
Asia(2)	11	159	-93.1	Asie(2)
Europe(3)	886,570	920,842	-3.7	Europe(3)
Pacific(4)	8	445	-98.2	Pacifique(4)
Southern(5)	1,401,673	1,054,014	33.0	Sud(5)
United States(6)	1,665,312	1,608,988	3.5	États-Unis(6)
Total	3,955,316	3,591,435	10.1	Total
Grand Total	4,018,133	3,787,085	6.1	Grand total

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Egypte située en Asie et les Iles Canaries).  
 (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres Iles environnantes).  
 (3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).  
 (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, la Micronésie et la Polynésie, sauf les Iles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
 (5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les Iles Vierges sous tutelle américaine - le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).  
 (6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Le trafic de passagers de vols affrétés intérieurs a atteint son plus bas niveau depuis le début de l'enquête en 1978. Wardair commençait ses opérations de vols à taux unitaires en mai 1986. Le trafic de passagers des vols affrétés intérieurs de Wardair est passé de 49,634 passagers (25.4% du total de 1986) à seulement 955 passagers (1.5% du total de 1987).

Les six principaux transporteurs canadiens quant aux affrètements, c'est-à-dire, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Pacific Western, Nationair, Wardair et Worldways ont augmenté substantiellement leur trafic respectif vers les destinations du sud en 1987 en regard de 1986. Les destinations de l'Amérique du Sud tel que le Brésil, la Colombie, la Guyane et le Venezuela ont continué d'enregistrer une croissance sans précédent. Par exemple, la Colombie enregistrait une hausse de 83.7% du trafic et le Venezuela, une hausse de 33.5% en 1987 par rapport à 1986.

Le nombre de passagers de vols affrétés vers/en provenance de l'Europe a baissé de 3.7% comparativement à 1986. Le trafic relatif aux affrètements vers le Royaume-Uni a enregistré un déclin de 22.3% par rapport à 1986. Glasgow a enregistré une baisse de 59.1% et Manchester accusait un recul de 77.2%.

Commander l'édition de 1987 de la publication Statistique des affrètements aériens - numéro 51-207 au catalogue - disponible en juillet 1988. Pour plus de renseignements, veuillez contacter M. M. Burchell (819-997-0198).



## SPECIAL RELEASE

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passenger Traffic, Second Quarter 1987 (Preliminary Data).

System passenger origin and destination data indicate that 2.2 million outbound and inbound passengers were recorded at the Canadian airports during second quarter 1987 which represent a 30.9% increase over the same period in 1986. As displayed in Table 4, the interprovincial sector showed the largest percentage increase with 83.0% and consequently, captured 18.9% of the total activity compared to 13.5% during the second quarter of 1986. Substantial growth is also noted for the transborder and international sector where 178 thousand passengers were recorded for second quarter 1987 compared with 104 thousand in second quarter 1986. The continued growth experienced by the local and commuter carriers in recent years is partially explained by the rationalization of the major Canadian carriers' operations. More short-haul markets are left to affiliated commuter carriers which provide feeding services to the major carrier hubs.

During the second quarter 1987, AirBC, Air Nova, Norcanair, Air Atlantic, Time Air and Calm Air were affiliated with either Air Canada or Canadian Airlines International (CAIL).

TABLE 4.

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passengers by Sector of Operation, Second Quarter 1987 (Preliminary Data).

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	2nd Qtr. 1987	2nd Qtr. 1986	% Change 1987/1986	2nd Qtr. 1987	2nd Qtr. 1986	
	2ième trim.	2ième trim.	Variation en %	2ième trim.	2ième trim.	
	('000)	('000)				
Domestic -Intraprovincial	1,646.3	1,381.5	19.2	73.2	80.4	Intérieur -intraprovincial
Domestic -Interprovincial	425.0	232.3(1)	83.0	18.9	13.5	Intérieur -interprovincial
Transborder and International	178.4	104.4	70.9	7.9	6.1	Transfrontalier et international
Total	2,249.6	1,718.2(1)	30.9	100.0	100.0	Total

1. Due to confidentiality of data, this total excludes passenger traffic for one city-pair.

## COMMUNIQUE SPÉCIAL

Transporteurs Locaux  
Autres services à taux unitaires  
Trafic des passagers, deuxième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données sur l'origine et la destination des passagers du réseau indiquent que 2.2 millions de passagers entrant et sortant ont été enregistré aux aéroports canadiens pendant le deuxième trimestre de 1987, ce qui représente un accroissement de 30.9% par rapport à la même période en 1986. Comme le montre le Tableau 4, le secteur interprovincial a enregistré la plus importante augmentation en pourcentage (83.0%) et a, de ce fait, accru son pourcentage de total, qui est passé de 13.5% à 18.9% pour les périodes observées. On note également une croissance substantielle du secteur transfrontalier et international qui a enregistré 178 milles passagers au deuxième trimestre de 1987 en comparaison avec 104 milles passagers au deuxième trimestre de 1986. La croissance soutenue qu'a connu les transporteurs locaux et de navette au cours des dernières années peut partiellement s'expliquer par la rationalisation des opérations des principaux transporteurs canadiens. Plus de marchés court-courriers sont desservis par les transporteurs affiliés qui offrent des services de navette aux villes-pivots des transporteurs principaux.

Au deuxième trimestre de 1987, AirBC, Air Nova, Norcanair, Air Atlantic, Time Air et Calm Air étaient associés avec Air Canada ou les Lignes aériennes Canadiennes Internationales (CAIL).

TABLEAU 4.

Transporteurs locaux  
Autres services à taux unitaires  
Passagers par secteur d'opération, deuxième trimestre 1987 (données préliminaires).

1. En raison de la nature confidentielle des données, ce total exclut le trafic de passagers pour une paire de villes.

Table 5 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin or destination, while Table 6 displays passenger volume for the top 40 sites for the second quarter of 1987.

Le tableau 5 représente une désagrégation des statistiques par province ou territoire d'origine/destination, tandis que le tableau 6 reflète les volumes de passagers pour les 40 principaux sites au cours du deuxième trimestre de 1987.

The provincial Table 5 shows that the largest growth occurred in the Maritime Provinces during second quarter 1987 versus second quarter 1986. Traffic between points in the Maritimes carried by local or commuter carriers was almost nonexistent prior to 1986 since Eastern Provincial Airways (E.P.A.) was providing services on most routes in this region. After the takeover of E.P.A. by CAIL in 1985, services by the major carriers on several maritime markets were reduced and assumed by the affiliated commuter carriers Air Atlantic and Air Nova and the local carriers Air Bras D'Or and Labrador Airways. Air Bras D'Or went out of business in August 1987.

TABLE 5.

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passengers by Province or Territory, Second Quarter 1987 (Preliminary Data).

Total Outbound and Inbound Passengers				
Province/Territory of Origin/Destination	Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1987/1986 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
	2nd Qtr. 1987	2nd Qtr. 1986		
	2ième trim.	2ième trim.		
PRINCE EDWARD ISLAND	21,935	X	...	ILE-DU-PRINCE-EDOUARD
NEWFOUNDLAND	90,782	39,763	128.3	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	139,363	30,237	360.9	NOUVELLE-ECOSSE
NEW BRUNSWICK	40,623	21,321	90.5	NOUVEAU-BRUNSWICK
QUEBEC	216,551	145,724	48.6	QUÉBEC
ONTARIO	681,476	548,965	24.1	ONTARIO
MANITOBA	84,951	72,753	16.8	MANITOBA
SASKATCHEWAN	52,948	27,182	94.8	SASKATCHEWAN
ALBERTA	191,224	164,632	16.2	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	655,548	596,063	10.0	COLOMBIE-BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	3,258	3,435	-5.2	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	70,990	68,112	4.2	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	2,249,649	1,718,187(1)	30.9	TOTAL CANADA

1. Due to confidentiality of data, this total excludes Prince Edward Island.

Passenger site summary statistics displayed in the accompanying tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III,IV,F) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2,9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data, and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated. For further information, please contact Ms. A. MacDonald (819-997-1989).

Le Tableau provincial 5 montre que l'accroissement le plus élevé a affecté les Provinces maritimes au cours du deuxième trimestre de 1987 versus le deuxième trimestre 1986. Le nombre de passagers des transporteurs locaux et de navette entre points des Maritimes était plus ou moins inexistant avant 1986 puisque Eastern Provincial Airways (E.P.A.) offrait des services sur la plupart de ces marchés. Après l'acquisition de E.P.A. par CAIL en 1985, les services offerts dans les Maritimes par les principaux transporteurs furent réduits et assumés par les transporteurs de navette affiliés, Air Atlantic et Air Nova et les transporteurs locaux Labrador Airways et Air Bras D'Or. Air Bras D'Or déclarait faillite en août 1987.

TABLEAU 5.

Transporteurs locaux  
Autres services à taux unitaires  
Nombre de passagers par province ou territoire, deuxième trimestre 1987 (données préliminaires).

1. A cause de la nature confidentielle des données, ce total exclut l'île-du-Prince-Édouard.

Les tableaux connexes présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée. Pour des renseignements supplémentaires veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).



TABLE 6.

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, Second Quarter 1987  
(Preliminary Data).

TABLEAU 6.

Transporteurs locaux  
Autres services à taux unitaires  
Données sommaires par site, deuxième trimestre 1987  
(données préliminaires).

Rank		Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1987/1986
Rang	Site	2nd Qtr./2ième trim. 1987	2nd Qtr./2ième trim. 1986	Variation en %
10	Calgary, ALTA-ALB(1)	51,367	33,690	52.5
29	Campbell River, BC-CB	19,120	16,427	16.4
30	Castlegar, BC-CB	18,322	10,009	83.1
24	Charlottetown, PEI-IPÉ	21,935	X	...
33	Deer Lake, NFLD-TN	15,327	5,621	172.7
9	Edmonton, ALTA-ALB(2)	55,863	48,460	15.3
39	Fredericton, NB	11,443	5,505	107.9
35	Gander, NFLD-TN	14,745	2,237	559.1
22	Grande Prairie, ALTA-ALB	22,316	17,564	27.1
6	Halifax, NS-NÉ(1)	109,625	28,130	289.7
26	Kamloops, BC-CB	20,109	17,796	13.0
25	Kelowna, BC-CB	20,439	21,514	-5.0
20	Lethbridge, ALTA-ALB	25,230	25,228	0.0
8	London, ONT	62,395	46,449	34.3
38	Medecine Hat, ALTA-ALB	11,842	11,723	1.0
31	Moncton, NB	17,303	10,046	72.2
5	Montréal, QUE-QUÉ(3)	109,997	69,996	57.1
23	Nanaimo, BC-CB	22,004	22,999	-4.3
34	North Bay, ONT	14,829	7,091	109.1
4	Ottawa, ONT(1)	125,207	97,881	27.9
11	Québec, QUE-QUÉ	39,787	25,653	55.1
27	Regina, SASK(5)	19,844	9,237	114.8
37	Sarnia, ONT	12,191	10,450	16.7
17	Saskatoon, SASK(5)	26,375	11,577	127.8
21	Sault Ste-Marie, ONT	22,430	12,299	82.4
40	Sioux Lookout, ONT	11,291	9,426	19.8
15	St. John's, NFLD-TN	30,945	12,197	153.7
18	Sudbury, ONT	26,199	19,578	33.8
19	Sydney, NS-NÉ	25,871	2,093	1136.1
36	Thompson, MAN	14,251	10,687	33.4
16	Thunder Bay, ONT	29,012	25,770	12.6
28	Timmins, ONT	19,447	18,928	2.7
7	Toronto Island, ONT	100,510	76,428	31.5
2	Toronto, ONT(1)	152,379	121,855	25.1
1	Vancouver, BC-CB(1)	272,749	243,645	12.0
13	Vancouver Harbour, BC-CB	32,711	24,938	31.2
14	Victoria Harbour, BC-CB	32,206	23,807	35.3
3	Victoria, BC-CB(1)	132,223	131,657	0.4
12	Winnipeg, MAN(1)	33,016	26,329	25.4
32	Yellowknife, NWT-TNO	15,569	14,395	8.2
	TOTAL ABOVE AIRPORTS/ TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS	1,818,424	1,329,315(6)	36.8
	OTHERS/AUTRES	431,225	388,872	10.9
	GRAND TOTAL	2,249,649	1,718,187(6)	30.9

1. Data are for the international airport at the respective sites.
2. Data are for Edmonton Municipal and Edmonton International airports.
3. Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International.
4. Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
5. Data for Regina and Saskatoon (for 1986 only) exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service was reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services. Frontier Airlines did not operate in second quarter 1987.
6. Data for Charlottetown, PEI are not included in this total.

X Confidential data.

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton.
3. Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel.
4. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
5. Les données pour Regina et Saskatoon (pour 1986 seulement) excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service était déclaré dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et service internationaux). Frontier Airlines n'a pas effectué de vols pendant le deuxième trimestre de 1987.
6. Les données pour Charlottetown, IPÉ ne sont pas incluses dans ce total.

X Données confidentielles.



TABLE 7.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1987 (Preliminary Data).

Rank	City Pair	1st Qtr. 1987	1st Qtr. 1986	% Change 1st Qtr. 1987/1986
Rang	Paire de villes	1er trim.	1er trim.	Variation en % 1er trim.
1	Toronto-New York	145,747	155,240	-6.1
2	Montréal-New York	75,600	96,610	-21.7
3	Montréal-Miami	55,220	57,490	-3.9
4	Toronto-Chicago	55,050	58,300	-5.6
5	Toronto-Miami	49,410	49,800	-0.8
6	Toronto-Los Angeles	47,900	47,910	--
7	Toronto-Tampa/St. Petersburg	46,260	42,790	8.1
8	Toronto-Boston	39,780	37,000	7.5
9	Vancouver-Hawaii	36,450	22,560	61.6
10	Vancouver-Los Angeles	34,050	37,650	-9.6
11	Montréal-Boston	29,730	32,750	-9.2
12	Calgary-Los Angeles	28,630	26,940	6.3
13	Toronto-San Francisco/Oakland	27,980	27,140	0.3
14	Montréal-Ft. Lauderdale	25,600	15,320	67.1
15	Toronto-Détroit	24,300	22,330	8.8
16	Montréal-Tampa/St. Petersburg	22,240	23,270	-4.4
17	Edmonton-Los Angeles	20,530	19,720	4.1
18	Toronto-Washington/Baltimore	20,250	17,390	16.4
19	Vancouver-San Francisco/Oakland	19,980	22,950	-12.9
20	Toronto-Philadelphia	17,300	15,640	10.6
21	Vancouver-Seattle/Tacoma	16,210	11,820	37.1
22	Toronto-Cleveland	15,500	10,070	53.9
23	Toronto-Dallas/Ft. Worth	15,040	19,220	-21.7
24	Montréal-Los Angeles	14,820	16,910	-12.4
25	Toronto-Ft. Lauderdale	14,820	10,860	36.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		898,390	897,680	--
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,709,960	1,734,500	-1.4

Air passenger origin and destination data indicate that 1,709,960 passengers travelled between Canada and the United States during first quarter 1987, a drop of 1.4% over first quarter 1986.

Some major fluctuations noted for the top twenty-five city-pairs reflect cessation or introduction of transborder services. For instance, the 21.7% decrease in traffic for the Montréal-New York route partially represents the interruption of People Express service on that route in September 1986. Presidential Airways introduced a direct service Montréal-Washington/Baltimore in March 1986 which contributed to the 16.4% increase recorded for that city-pair. Air Canada ceased their services into and out of Dallas/Ft. Worth in October 1986.

On the Montréal-Ft. Lauderdale route, Delta was offering seven flights a week during first quarter 1987 compared to one in first quarter 1986.

For further information please contact. Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 7.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - premier trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 1,709,960 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du premier trimestre de 1987, soit une baisse de 1.4% par rapport au premier trimestre de 1986.

L'introduction ou la cessation de services transfrontaliers sont à l'origine de plusieurs variations importantes affectant les vingt-cinq principales paires de villes. Par exemple, la baisse de 21.7% du trafic pour Montréal-New York représente en partie l'interruption du service offert par People Express sur cette route en septembre 1986. Presidential Airways a introduit un service direct Montréal-Washington/Baltimore en mars 1986 contribuant ainsi à l'accroissement de 16.4% enregistré pour cette paire de villes. Air Canada a cessé de desservir Dallas/Ft. Worth en Octobre 1986.

Quant à la route Montréal-Ft. Lauderdale, Delta offrait sept vols directs par semaine au cours du premier trimestre de 1987 en comparaison avec un seul par semaine au premier trimestre de 1986.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 8.

Enplaned Plus Deplaned Revenue Passengers at Canadian Airports<sup>1</sup> by Province and Territory - Mainline Unit Toll, Other Unit Toll, Charter Services, 1985, 1986

Province and territory	Airport	1986	1985
		'000	'000
Newfoundland	Deer Lake	105	95
	Gander	130	123
	St. John's	549	523
	Stephenville	82	77
	Sub-total	866	818
	Others	176	167
	Total	1,042	985 <sup>r</sup>
Prince Edward Island	Charlottetown	161	158
	Sub-total	161	158
	Others	-	-
	Total	161	158
Nova Scotia	Halifax Int'l	1,845	1,754
	Sydney	154	147
	Sub-total	2,000	1,901
	Others	28	28
	Total	2,028	1,929
New Brunswick	Fredericton	185	188
	Moncton	233	221
	Saint John	209	200
	Sub-total	628	609
	Others	60	38
	Total	688	647
Quebec	Bagotville	94	87
	Mont-Joli	92	130
	Montréal <sup>2</sup>	7,527	7,261
	Québec	660	634
	Rouyn	86	84
	Sept-Îles	139	149
	Val D'Or	105	134
	Sub-total	8,704	8,480
	Others	388	385
	Total	9,091	8,865 <sup>r</sup>
Ontario	Lester B. Pearson Int'l	17,122	15,838 <sup>r</sup>
	London	258	249
	North Bay	95	90
	Ottawa Int'l	2,263	2,272
	Sault Ste. Marie	231	204
	Sudbury	210	204
	Thunder Bay	520	492
	Timmins	177	159
	Toronto Island	322	166
	Windsor	272	254
	Sub-total	21,469	19,929
	Others	548	514
	Total	22,017	20,443 <sup>r</sup>

TABLEAU 8.

Nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens<sup>1</sup> par province et territoire - Services à taux unitaires des lignes principales, autres services à taux unitaires, services d'affrètement, 1985, 1986

Aéroport	Province et territoire
Deer Lake	Terre-Neuve
Gander	
St. John's	
Stephenville	
Sous-total	
Autres	
Total	
Charlottetown	Ile-du-Prince-Édouard
Sous-total	
Autres	
Total	
Halifax Internat.	Nouvelle-Écosse
Sydney	
Sous-total	
Autres	
Total	
Fredericton	Nouveau-Brunswick
Moncton	
Saint John	
Sous-total	
Autres	
Total	
Bagotville	Québec
Mont-Joli	
Montréal <sup>2</sup>	
Québec	
Rouyn	
Sept-Îles	
Val D'Or	
Sous-total	
Autres	
Total	
Lester B. Pearson Internat.	Ontario
London	
North Bay	
Ottawa Internat.	
Sault Ste. Marie	
Sudbury	
Thunder Bay	
Timmins	
Toronto Island	
Windsor	
Sous-total	
Autres	
Total	

TABLE 8.

Enplaned Plus Deplaned Revenue Passengers at Canadian Airports<sup>1</sup> by Province and Territory - Mainline Unit Toll, Other Unit Toll, Charter Services, 1985, 1986 - Concluded

TABLEAU 8.

Nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens<sup>1</sup> par province et territoire - Services à taux unitaires des lignes principales, autres services à taux unitaires, services d'affrètement, 1985, 1986 - fin

Province and territory	Airport	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	Aéroport	Province et territoire
		'000	'000			
Manitoba	Thompson	93	85	9.4	Thompson	Manitoba
	Winnipeg Int'l	2,267	2,151	5.4	Winnipeg Internat.	
	Sub-total	2,361	2,236	5.6	Sous-total	
	Others	231	222	4.1	Autres	
	Total	2,592	2,457	5.5	Total	
Saskatchewan	Regina	659	639	3.1	Regina	Saskatchewan
	Saskatoon	646	642 <sup>r</sup>	0.6	Saskatoon	
	Sub-total	1,305	1,281 <sup>r</sup>	1.9	Sous-total	
	Others	37	55 <sup>r</sup>	-32.7	Autres	
	Total	1,342	1,336 <sup>r</sup>	0.4	Total	
Alberta	Calgary Int'l	3,998	3,910 <sup>r</sup>	2.3	Calgary Internat.	Alberta
	Edmonton <sup>3</sup>	2,955	2,919	1.2	Edmonton <sup>3</sup>	
	Fort McMurray	84	115	-27.0	Fort McMurray	
	Grande Prairie	93	96	-3.1	Grande Prairie	
	Lethbridge	103	97	6.2	Lethbridge	
	Sub-total	7,233	7,138	1.3	Sous-total	
	Others	148	136	8.8	Autres	
	Total	7,381	7,275 <sup>r</sup>	1.5	Total	
British Columbia	Cranbrook	90	97	-7.2	Cranbrook	Colombie-Britannique
	Fort St. John	134	143	-6.3	Fort St. John	
	Kamloops	166	170	-2.4	Kamloops	
	Kelowna	444	466	-4.7	Kelowna	
	Nanaimo	81	92	-12.0	Nanaimo	
	Penticton	92	95	-3.2	Penticton	
	Prince George	220	228	-3.5	Prince George	
	Prince Rupert	110	117	-6.0	Prince Rupert	
	Vancouver Int'l	8,415	7,018	19.9	Vancouver Internat.	
	Victoria Int'l	650	634	2.5	Victoria Internat.	
	Sub-total	10,402	9,060	14.8	Sous-total	
	Others	788	788	-	Autres	
	Total	11,190	9,848	13.6	Total	
Yukon Territory	Whitehorse	105	99	6.1	Whitehorse	Territoire du Yukon
	Sub-total	105	99	6.1	Sous-total	
	Others	15	19	-21.1	Autres	
	Total	120	118	1.7	Total	
Northwest Territories	Yellowknife	151	143	5.6	Yellowknife	Territoires du Nord-Ouest
	Sub-total	151	143	5.6	Sous-total	
	Others	351	360	-2.5	Autres	
	Total	502	503	-0.2	Total	
Canada	Sub-total <sup>4</sup>	55,383	51,854	6.8	Sous-total <sup>4</sup>	Canada
	Others	2,770	2,711	2.2	Autres	
	Total <sup>4</sup>	58,154	54,565 <sup>r</sup>	6.6	Total <sup>4</sup>	

<sup>r</sup> Revised figures.

1. Only airports that were ranked in the top 50 airports, based on total passengers (all categories of services) in 1986, are shown individually. The other airports are grouped under "others".

2. Montréal includes Mirabel International and Montréal International (Dorval).

3. Edmonton includes Edmonton International and Edmonton Municipal.

4. Some sub-totals and totals may not add due to rounding.

<sup>r</sup> Nombres rectifiés.

1. Seuls les aéroports classés parmi les 50 principaux aéroports selon le nombre total de passagers (toutes les catégories de services) enregistré en 1986, sont indiqués individuellement. Les autres aéroports ont été regroupés dans la catégorie "autres".

2. Montréal comprend l'aéroport international de Mirabel et l'aéroport international de Montréal (Dorval).

3. Edmonton comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

4. Certains sous-totaux et totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.



In 1986, the number of revenue passengers carried on unit toll (composed of mainline unit toll and 'other' unit toll) and charter services by major and local carriers totalled 58.2 million, up 6.6% from 1985.

In 1986, an increase in passenger traffic was recorded in each province and territory compared to 1985, except for the Northwest Territories which recorded a modest decrease of 0.2%. In the other provinces, the gains in 1986 relative to a year earlier ranged from 0.4% in Saskatchewan to 13.6% in British Columbia.

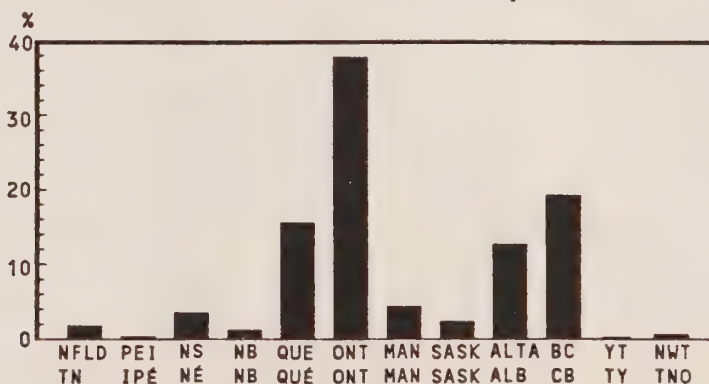
In 1986, Ontario airports accommodated more than 22 million passengers, representing 37.9% of passengers enplaned and deplaned on unit toll and charter services at all Canadian airports. Airports in British Columbia served 11.2 million travellers, while Quebec had just over 9 million. These two provinces ranked second and third respectively, with about 19.2% and 15.6% of passenger traffic in 1986 (see figure 8.1). Altogether, the three top provinces accounted for 72.7% of 1986 passenger traffic.

In 1986, passenger traffic exceeded 1985 levels at 34 of the top 50 airports, with gains ranging from 0.6% at Saskatoon to 94.0% at Toronto Island. Other airports that experienced significant growth rates were Vancouver International (19.9%) and Sault Ste. Marie (13.2%). The increases at airports in Ontario are largely due to the operations of City Express and/or Air Ontario while the increase at Vancouver International is largely due to EXPO 86.

By far the busiest airport in Canada in 1986 was Lester B. Pearson International, with 29.4% of national traffic, and accounting for 77.8% of all passengers enplaned and deplaned at airports in Ontario. Other leading airports in terms of national traffic were Vancouver International (14.5%), Montréal International and Calgary International (6.9%).

Figure 8.1

Passenger Traffic, Market Shares by Province and Territory, 1986



For further information, please contact Miss L. Di Piéto (819-997-6176).

1. Due to confidentiality of data for other unit toll services at Mirabel International, percentage cannot be presented for Montréal International.

En 1986, le nombre de passagers payants transportés à bord de vols à taux unitaires (qui se composent des taux unitaires des lignes principales et des 'autres' taux unitaires) et de vols d'affrètement des principales compagnies aériennes et des transporteurs locaux s'est chiffré à 58.2 millions, soit une augmentation de 6.6% par rapport à 1985.

En 1986, le trafic de passagers a augmenté dans chaque province et territoire par rapport à 1985, à l'exception des Territoires du Nord-Ouest qui ont accusé une baisse modeste de 0.2%. Dans les autres provinces, les gains en 1986 en regard de 1985 se sont échelonnés de 0.4% en Saskatchewan à 13.6% en Colombie-Britannique.

En 1986, les aéroports de l'Ontario ont accueilli plus de 22 millions de passagers, soit un peu plus de 37.9% des passagers embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens, et transportés à bord de vols à taux unitaires et de vols d'affrètement. Les aéroports de la Colombie-Britannique ont accueilli 11.2 millions de passagers, alors que ceux du Québec en recevaient un peu plus de 9 millions. Ces deux provinces se sont classées respectivement au deuxième et troisième rang, avec environ 19.2% et 15.6% du trafic de passagers en 1986 (voir figure 8.1). Au total, les trois premières provinces ont accueilli 72.7% du trafic de passagers en 1986.

En 1986, le trafic de passagers a dépassé les niveaux de 1985 dans 34 des 50 principaux aéroports, les gains s'échelonnant de 0.6% à Saskatoon à 94.0% à l'aéroport Toronto Island. Les autres aéroports qui ont accusé des taux de croissance significatifs furent l'aéroport international de Vancouver (19.9%) et Sault Ste. Marie (13.2%). Les hausses dans les aéroports de l'Ontario sont fortement attribuables aux opérations de City Express et/ou Air Ontario alors que l'accroissement à l'aéroport international de Vancouver est dû en grande partie à EXPO 86.

L'aéroport le plus fréquenté au Canada en 1986 fut de loin l'aéroport international Lester B. Pearson qui a accaparé à lui seul 29.4% du trafic national, et par lequel transitent 77.8% de tous les passagers embarqués et débarqués aux aéroports de l'Ontario. Les autres principaux aéroports en termes du trafic national étaient les aéroports internationaux de Vancouver (14.5%), Montréal et Calgary (6.9%).

Figure 8.1

Trafic de passagers, parts du marché par province et territoire, 1986

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

1. A cause de la nature confidentielle des données pour les autres services à taux unitaires à l'aéroport international de Mirabel, le pourcentage ne peut être divulgué pour l'aéroport international de Montréal.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Catalogue	Canada	Foreign \$ Autre
0-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	85.00	95.00
1-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	88.00	92.00
1-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	85.00	95.00
1-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	110.00	114.00
1-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	31.00	32.00
1-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00	36.00
1-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	32.00	33.00
1-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
1-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50
2-001 Railway Carloadings, M., Bil.	75.00	85.00
2-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	95.00	105.00
2-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50	44.00
2-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
3-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	65.00	75.00
3-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
3-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	15.00	16.00
3-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	15.00	16.00
3-222 Trucking in Canada, A., Bil.	32.00	33.50
3-205 Shipping in Canada, A., Bil.	32.00	33.00

- Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication, please telephone toll free, 1-800-267-6677.

January 1988

PUBLICATIONS DISPONIBLES A LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	
50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.	51-205
51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	51-501F
52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.	52-211
52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.	52-215
53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner sans frais, 1-800-267-6677.

Janvier 1988



**DID YOU KNOW...**

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

**SAVIEZ-VOUS...**

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

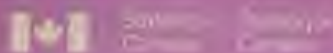
Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 6

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first three months of 1988 shows that passengers carried on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 9.1% over the same period of 1987.
- o The volume of passengers enplaned and deplaned on the major airlines' scheduled services at 30 selected Canadian airports reached 46.7 million for 1987, up slightly from 1986.
- o In February 1988, total aircraft movements at all Transport Canada tower controlled airports remained at the same level as in February 1987. However, Calgary International showed a 28.4% increase in itinerant movements during the Olympic Games.
- o Preliminary data reported by four major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair - indicate that 53.5% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first quarter of 1987, down from 54.8% for the corresponding period in 1986. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 59.7% of total volume in 1987; the comparable figure for the first quarter of 1986 was 60.1%.
- o In 1986, the number of international scheduled air passengers totalled 12 million, 9.9% more than the year before.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June, 1988

Vol. 20, N° 6

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 9.1% de nombre de passagers transportés pour les trois premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- o Le nombre de passagers voyageant sur les services à horaire fixe des compagnies aériennes principales aux 30 aéroports canadiens totalisait 46.7 millions en 1987, une légère hausse par rapport à 1986.
- o En février 1988 le nombre total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada sont demeurés au même niveau qu'en février de l'année précédente. Cependant, l'aéroport international de Calgary a enregistré une augmentation des mouvements itinérants de 28.4% pendant les Jeux Olympiques.
- o Selon les données fournies par quatre transporteurs aériens canadiens (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair), 53.5% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1987, en regard de 54.8% pour la période correspondante en 1986. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 59.7% du volume total en 1987; le chiffre comparable pour le premier trimestre de 1986 était 60.1%.
- o En 1986, le nombre de passagers des vols internationaux à horaire fixe s'établissait à 12 millions, en hausse de 9.9% par rapport à l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

mise en circulation, juin, 1988



TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, March  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, mars 1988.

	March 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Mars	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll	1,926	9.3	5,181	9.1	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	399	-0.5	1,132	0.4	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,325	7.5	6,313	7.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 620 946	15.2	9 873 167	16.2	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	1 111 955	1.3	3 191 153	0.2	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 732 902	11.6	13 064 321	11.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 857 645	3.3	14 037 086	6.0	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	1 358 440	2.3	3 957 722	3.5	Sièges-kilomètres disponibles D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 216 086	3.1	17 994 809	5.5	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	74.5	...	70.3	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	81.9	...	80.6	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	76.1	...	72.6	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	106 088	5.0	281 561	7.5	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 332	-28.0	16 595	-17.2	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	111 420	2.7	298 156	5.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	58	-6.5	175	0.0	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	310 282	2.1	905 126	5.4	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	378,527	9.0	1,035,102	10.4	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	53,718	3.7	151,921	6.1	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	449,247	7.8	1,233,130	9.4	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	437,010	12.4	1,245,289	13.2	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	16,678	-11.4	49,011	-15.4	Total des frais d'intérêt



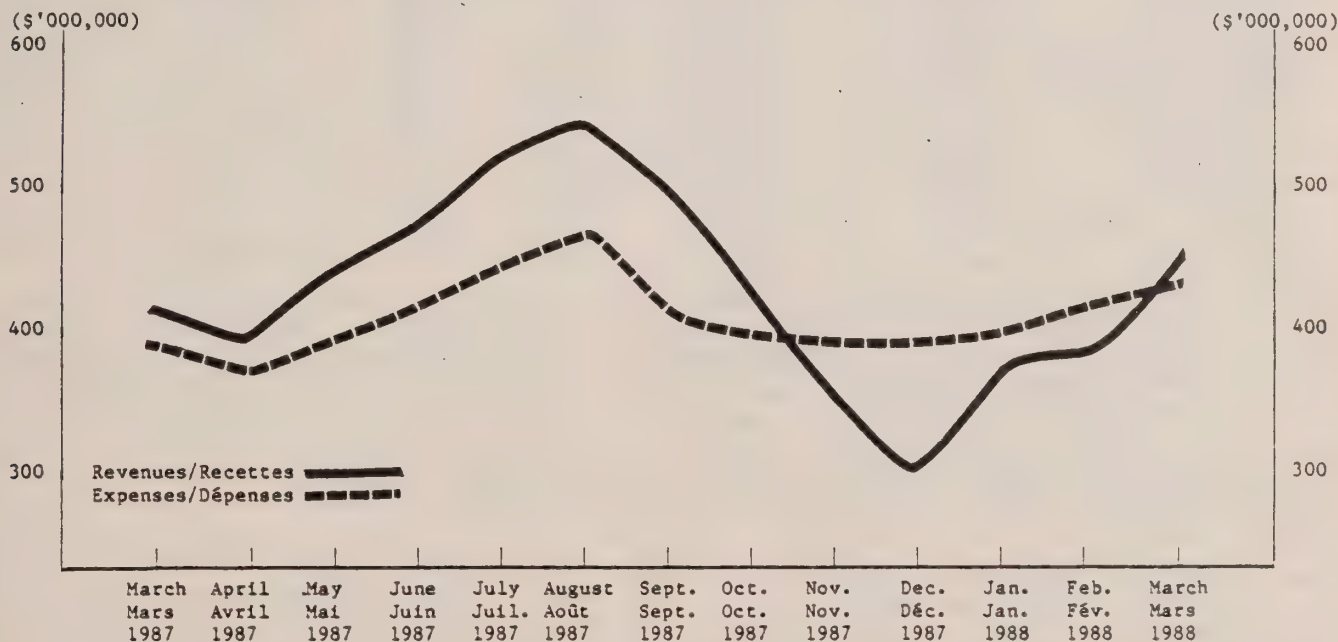
A year-to-date comparison of the Level I figures for March 1988 over March 1987 shows that passengers, goods tonnes-kilometres and passenger-kilometres increased by 7.4%, 5.8% and 11.8% respectively.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of March, April and October 1987, and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$12.2 million in the first quarter of 1988. However, this represents the third best performance for this period since the survey was initiated in 1981. The only first quarter operating profit, (\$27.0 million), was reported in 1987.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from March 1987 to March 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les trois premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 7.4%, 5.8% et 11.8% respectivement.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de mars, avril et octobre 1987, et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I déclaraient une perte d'exploitation de 12.2 millions de dollars au premier trimestre 1988. Toutefois, ceci représente la troisième meilleure performance pour le premier trimestre depuis le début de l'enquête en 1981. Le seul profit d'exploitation du premier trimestre (27.0 millions de dollars) fut enregistré en 1987.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de mars 1987 à mars 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Passengers Enplaned and Deplaned on Major Airlines' Scheduled Services at 30 Selected Canadian Airports. Fourth Quarter 1987 (Preliminary Data).

Airports Aéroports	October 1987 Octobre	November 1987 Novembre	December 1987 Décembre	Fourth Quarter 1987 Quatrième trimestre	% Change Fourth Quarter 1987/1986 Variation en % Quatrième trimestre
Calgary International ALTA-ALB	320,598	263,139	308,278	892,015	0.9
Charlottetown PEI-IPÉ	8,135	6,169	6,506	20,810	-13.0
Edmonton International ALTA-ALB	154,933	122,878	133,640	411,451	-2.7
Edmonton Municipal ALTA-ALB	61,486	59,809	57,531	178,826	-0.4
Fort St. John BC-CB	10,979	8,355	10,420	29,754	-7.5
Fredericton NB	13,851	10,170	10,249	34,270	-9.0
Gander International NFLD-TN	4,479	3,144	3,667	11,290	-27.3
Halifax International NS-NÉ	148,399	114,617	108,521	371,537	-0.9
Kamloops BC-CB	4,970	4,608	5,211	14,789	-5.8
Kelowna BC-CB	24,602	19,546	29,998	74,146	-7.9
Lester B. Pearson International ONT	1,422,777	1,121,347	1,015,345	3,559,469	-0.2
Mirabel International QUE-QUÉ	110,733	78,188	81,519	270,440	7.1
Moncton NB	15,096	10,940	7,143	33,179	-19.8
Montréal International QUE-QUÉ	493,065	425,280	351,384	1,269,729	-2.1
Ottawa International ONT	186,296	156,653	128,005	470,954	-2.3
Prince George BC-CB	17,201	16,922	19,923	54,046	-1.1
Québec QUE-QUÉ	38,871	28,617	18,180	85,668	-11.5
Regina SASK	53,363	42,302	44,796	140,461	-8.6
Saint John NB	15,117	10,921	9,059	35,097	-13.8
Saskatoon SASK	52,966	43,171	48,541	144,678	4.2
Sault Ste. Marie ONT	11,256	10,468	11,295	33,019	-6.3
Sept-Îles QUE-QUÉ	10,751	10,199	9,531	30,481	-2.0
St. John's NFLD-TN	42,530	34,898	30,305	107,733	-0.2
Sudbury ONT	9,194	6,724	2,989	18,907	-41.8
Sydney NS-NÉ	5,242	3,380	3,319	11,941	-21.5
Thunder Bay ONT	37,334	30,873	34,616	102,823	-1.8
Vancouver International BC-CB	546,430	439,723	490,430	1,476,583	-2.2
Victoria International BC-CB	14,505	9,489	11,992	35,986	16.5
Windsor ONT	19,805	14,155	10,464	44,424	-25.0
Winnipeg International MAN	184,108	145,228	159,536	488,872	-0.8
Total of the above airports/ pour les aéroports ci-dessus	4,039,072	3,251,913	3,162,393	10,453,378	-1.5

Preliminary airport activity data for the fourth quarter of 1987 indicate that over 10 million passengers, travelling on major airlines' scheduled services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian airports, a slight decrease (-1.5%) compared to the previous year.

Twenty-six of these thirty airports showed decreases in passenger traffic, the losses ranged from -0.2% at, both, Lester B. Pearson International and St. John's to -41.8% at Sudbury. The substantial decrease recorded at Sudbury is attributable to carriers not covered in this survey, performing services previously operated by participating carriers.

The other four airports showed increases in scheduled passenger traffic; the gains ranged from 0.9% at Calgary International to 16.5% at Victoria International. The increase at Victoria International reflects the re-entry of Air Canada and Canadian Airlines International.

TABLEAU 2.

Passagers voyageant sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales, embarqués et débarqués à 30 aéroports canadiens. Quatrième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire pour le quatrième trimestre de 1987 indiquent que plus de 10 millions de passagers voyageant sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales, embarquaient et débarquaient aux 30 aéroports canadiens ci-dessus, une baisse légère (-1.5%) par rapport à l'année précédente.

Vingt-six de ces trente aéroports ont montré des baisses de trafic de passagers; les diminutions s'échelonnant de -0.2% pour l'aéroport international Lester B. Pearson et pour St. John's, à -41.8% pour Sudbury. La baisse substantielle enregistrée à Sudbury est attribuable au fait que les transporteurs qui ne font pas partie de l'enquête opèrent des services exploités auparavant par des transporteurs participants.

Les autres quatre aéroports ont montré des augmentations de trafic de passagers à horaire fixe; les gains s'échelonnant de 0.9% à l'aéroport international de Calgary à 16.5% à l'aéroport international de Victoria. L'augmentation enregistrée à l'aéroport international de Victoria est attribuable au retour sur le marché d'Air Canada et de Lignes aériennes Canadien International.

TABLE 2.

Passengers Enplaned and Deplaned on Major Airlines' Scheduled Services at 30 Selected Canadian Airports. Annual 1987 (Preliminary Data) - Concluded.

Airports Aéroports	Annual 1987 Annuel	Annual 1986 Annuel	% Change 1987/1986 Variation en %
Calgary International ALTA-ALB	3,944,427	3,814,607	3.4
Charlottetown PEI-IPÉ	107,557	142,637	-24.6
Edmonton International ALTA-ALB	1,880,927	1,964,657	-4.3
Edmonton Municipal ALTA-ALB	689,863	692,443	-0.4
Fort St. John BC-CB	127,460	137,042	-7.0
Fredericton NB	152,175	160,350	-5.1
Gander International NFLD-TN	56,142	93,625	-40.0
Halifax International NS-NÉ	1,707,409	1,710,750	-0.2
Kamloops BC-CB	65,598	90,459	-27.5
Kelowna BC-CB	312,951	355,742	-12.0
Lester B. Pearson International ONT	16,017,662	15,154,248	5.7
Mirabel International QUE-QUÉ	1,368,491	1,393,393	-1.8
Moncton NB	170,499	193,299	-11.8
Montréal International QUE-QUÉ	5,598,506	5,440,674	2.9
Ottawa International ONT	1,988,990	1,936,707	2.7
Prince George BC-CB	200,556	215,338	-6.9
Québec QUE-QUÉ	402,080	472,938	-15.0
Regina SASK	603,055	610,890	-1.3
Saint John NB	181,071	188,954	-4.2
Saskatoon SASK	598,689	574,217	4.3
Sault Ste. Marie ONT	131,550	176,523	-25.5
Sept-Îles QUE-QUÉ	121,530	136,498	-11.0
St. John's Nfld-TN	503,966	500,680	0.7
Sudbury ONT	107,683	129,884	17.1
Sydney NS-NÉ	68,198	113,356	-39.8
Thunder Bay ONT	430,961	417,059	3.3
Vancouver International BC-CB	6,629,197	7,247,743	-8.5
Victoria International BC-CB	166,452	133,400	24.8
Windsor ONT	230,920	246,611	-6.4
Winnipeg International MAN	2,138,007	2,177,925	-1.8
Total of the above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	46,702,572	46,633,649	0.2

Preliminary data indicate that 46.7 million passengers, travelling on major airlines' scheduled services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian airports during 1987, up slightly (0.2%) from 1986.

Despite this overall increase, 22 of these 30 airports recorded decreases in scheduled passenger traffic in 1987 relative to 1986. The decreases ranged from -0.2% at Halifax International to -40.0% at Gander International. Substantial decreases were also recorded at Sydney (-39.8%), Kamloops (-27.5%), Sault Ste. Marie (-25.5%) and Charlottetown (-24.6%). These decreases are attributable to carriers not covered in this survey, performing services previously operated by participating carriers.

The eight other airports recorded increases in scheduled passenger traffic in 1987, with gains ranging from 0.7% at St. John's to 24.8% at Victoria International.

Data for other airports are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 2.

Passagers voyageant sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales, embarqués et débarqués à 30 aéroports canadiens. Annuel 1987 (données préliminaires) - fin.

Les données préliminaires indiquent que 46.7 millions de passagers voyageant sur les services à horaire fixe des compagnies aériennes principales, embarquaient et débarquaient aux 30 aéroports canadiens ci-dessus en 1987; une légère hausse (0.2%) par rapport à 1986.

Malgré cette augmentation, 22 de ces 30 aéroports ont enregistré des baisses de trafic de passagers à horaire fixe en 1987 relativement à 1986. Des baisses s'échelonnant de -0.2% à l'aéroport international d'Halifax à -40.0% à l'aéroport international de Gander. Sydney (39.8%), Kamloops (-27.5%), Sault Ste. Marie (-25.5%) et Charlottetown (-24.6%) ont enregistré des baisses importantes de trafic. Les baisses sont attribuables au fait que les transporteurs qui ne font pas partie de l'enquête opèrent des services exploités auparavant par des transporteurs participants.

Les autres huit aéroports ont enregistré des augmentations de trafic de passagers à horaire fixe en 1987; des gains s'échelonnant de 0.7% à St. John's à 24.8% à l'aéroport international de Victoria.

Les données pour les autres aéroports sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. February and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1988	% Change February 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février	Variation en % Février	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	26,228	7.4	53,285	8.0
2	Vancouver International BC-CB	22,846	11.3	44,666	8.9
3	Calgary International ALTA-ALB	17,363	19.1	32,851	13.4
4	Montréal International QUE-QUÉ	14,130	14.5	28,196	14.9
5	Victoria International BC-CB	12,519	-7.6	26,100	2.0
6	Abbotsford BC-CB	12,503	33.1	24,441	34.1
7	Ottawa International ONT	12,435	-0.4	24,557	2.1
8	Boundary Bay BC-CB	11,577	21.9	22,959	21.7
9	Winnipeg International MAN	11,204	19.7	22,203	10.4
10	Saskatoon SASK	10,279	46.9	18,137	33.7
11	Toronto Island ONT	9,542	-27.7	22,802	-3.8
12	Langley BC-CB	9,337	-3.6	20,345	24.3
13	Hamilton City ONT	9,217	3.7	19,371	17.1
14	Thunder Bay ONT	8,755	3.5	16,022	5.7
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,707	7.7	16,916	-2.7
16	Buttonville ONT	8,351	-20.7	19,724	6.3
17	Pitt Meadows BC-CB	7,953	-4.5	16,147	10.5
18	London ONT	7,413	-20.2	15,872	-3.1
19	St. Hubert QUE-QUÉ	7,405	-33.0	15,873	-16.9
20	Saint Andrews MAN	6,740	42.3	13,632	27.9
21	Halifax International NS-NÉ	6,695	31.2	13,452	24.8
22	Québec QUE-QUÉ	6,200	-29.2	12,360	-20.0
23	Edmonton International ALTA-ALB	6,099	1.5	13,380	6.2
24	Regina SASK	6,032	6.5	11,850	-2.5
25	Moncton NB-NB	6,011	-6.1	11,411	-5.7
	Total of above airports/Aéroports ci-dessus	265,541	3.2	536,552	8.2
	Total - Transport Canada Towers (60)	377,395	-0.3	759,058	4.2
	Total - Tours de Transports Canada(60)				

Total movements at the 60 Transport Canada towered airports in February 1988 remained approximately the same as in February 1987. Itinerant movements increased by 6.0% while local movements dropped by 10.0%, leading to an overall slight decrease in total movements of 0.3% from one year ago. From January 1st to the end of February, 1988, all towered airports have shown an increase of 4.2% over the same period last year.

The top 25 towered airports have registered an increase of 3.2% in February and 8.2% to date compared to the same periods last year.

Notably, Calgary International recorded a 28.4% increase in itinerant movements in February 1988 during the Olympic games compared to the same month last year, or 3,317 more movements.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819) 997-6195.

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Février et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1988	% Change February 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février	Variation en % Février	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	26,228	7.4	53,285	8.0
2	Vancouver International BC-CB	22,846	11.3	44,666	8.9
3	Calgary International ALTA-ALB	17,363	19.1	32,851	13.4
4	Montréal International QUE-QUÉ	14,130	14.5	28,196	14.9
5	Victoria International BC-CB	12,519	-7.6	26,100	2.0
6	Abbotsford BC-CB	12,503	33.1	24,441	34.1
7	Ottawa International ONT	12,435	-0.4	24,557	2.1
8	Boundary Bay BC-CB	11,577	21.9	22,959	21.7
9	Winnipeg International MAN	11,204	19.7	22,203	10.4
10	Saskatoon SASK	10,279	46.9	18,137	33.7
11	Toronto Island ONT	9,542	-27.7	22,802	-3.8
12	Langley BC-CB	9,337	-3.6	20,345	24.3
13	Hamilton City ONT	9,217	3.7	19,371	17.1
14	Thunder Bay ONT	8,755	3.5	16,022	5.7
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,707	7.7	16,916	-2.7
16	Buttonville ONT	8,351	-20.7	19,724	6.3
17	Pitt Meadows BC-CB	7,953	-4.5	16,147	10.5
18	London ONT	7,413	-20.2	15,872	-3.1
19	St. Hubert QUE-QUÉ	7,405	-33.0	15,873	-16.9
20	Saint Andrews MAN	6,740	42.3	13,632	27.9
21	Halifax International NS-NÉ	6,695	31.2	13,452	24.8
22	Québec QUE-QUÉ	6,200	-29.2	12,360	-20.0
23	Edmonton International ALTA-ALB	6,099	1.5	13,380	6.2
24	Regina SASK	6,032	6.5	11,850	-2.5
25	Moncton NB-NB	6,011	-6.1	11,411	-5.7
	Total of above airports/Aéroports ci-dessus	265,541	3.2	536,552	8.2
	Total - Transport Canada Towers (60)	377,395	-0.3	759,058	4.2
	Total - Tours de Transports Canada(60)				

Les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle en février 1988 sont demeurés au même niveau qu'en février de l'année précédente. Les mouvements itinérants pour le mois de février ont augmenté de 6.0% mais les mouvements locaux ont diminué de 10.0%; alors, une légère diminution de 0.3% à été enregistrée pour les mouvements totaux en février par rapport au même mois 1987. Du 1er janvier à la fin de février 1988, les mouvements totaux aux aéroports avec tour de contrôle ont augmenté de 4.2% par rapport à la même période en 1987.

Les mouvements totaux aux 25 principaux aéroports avec tour de contrôle ont augmenté de 3.2% en février 1988 et de 8.2% au cours des deux premiers mois en 1988 par rapport aux mêmes périodes en 1987.

En particulier, l'aéroport international de Calgary enregistré une augmentation des mouvements itinérants de 28.4% en février 1988 pendant les Jeux Olympiques par rapport à février 1987, soit 3,317 mouvements de plus.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819) 997-6190.



TABLE 4.1

## Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers

Domestic Passengers: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category  
First Quarter 1987 (Preliminary Estimates).

	PASSENGERS PASSAGERS	DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE			
		000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE
	No.-Nbre	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC	3,592.7	43.4	53.5	3.2	TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
TOTAL SOUTHERN SERVICES	3,426.2	42.7	54.0	3.2	TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)	1,771.2	50.8	45.7	3.6	SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)	1,655.0	34.1	63.0	2.9	SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
NORTHERN SERVICES	166.5	55.9	42.6	1.5	SERVICES SECTEUR DU NORD

TABLEAU 4.1

## Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Services à horaire fixe, transporteurs de niveau I

Passagers secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic  
Premier trimestre 1987 (données préliminaires).

TABLE 4.2

## Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers

Domestic Passenger-Kilometres: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category  
First Quarter 1987 (Preliminary Estimates).

	PASSENGER-KILOMETRES PASSAGERS-KILOMETRES	DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE			
		000 000's	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE
	No.-Nbre	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC	4,193.3	37.2	59.7	3.0	TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
TOTAL SOUTHERN SERVICES	4,043.0	36.6	60.3	3.1	TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)	822.4	49.1	47.3	3.6	SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)	3,220.6	33.4	63.6	3.0	SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
NORTHERN SERVICES	150.2	53.6	44.5	1.9*	SERVICES SECTEUR DU NORD

TABLEAU 4.2

## Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Services à horaire fixe, transporteurs de niveau I

Passagers-kilomètres secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic  
Premier trimestre 1987 (données préliminaires).

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 15.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

**Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics - First Quarter 1987 (Preliminary Estimates)**

This review presents preliminary estimates for first quarter 1987 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I air carriers.<sup>1</sup>

Table 4.1 displays total quarterly volume estimates and percentage distribution of passengers by fare type and traffic category while, Table 4.2 reports fare type utilization in terms of passenger-kilometres.

As indicated in Table 4.1, 53.5% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1987, down from 54.8% in 1986.<sup>2</sup> In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 59.7% of total volume in first quarter 1987, which represents a marginal decrease of 0.4% compared to the same quarter a year earlier.

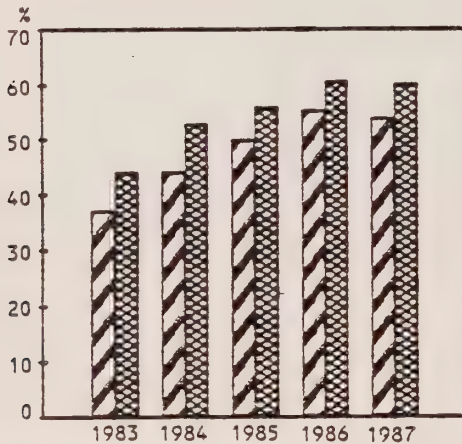
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely the southern and northern sectors.<sup>3</sup>

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector,  
First Quarter 1983-1987

Figure 4.1.1

Total Southern Services  
Total services secteur sud



Passengers  
Passagers

(See Explanatory Notes at end of text.)

**Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Premier trimestre 1987 (estimations préliminaires)**

Cette revue présente des estimations préliminaires pour le premier trimestre de 1987 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.<sup>1</sup>

Au tableau 4.1 figurent les estimations trimestrielles sur le volume ainsi que la répartition procentuelle de passagers par groupe tarifaire et catégorie de trafic. Le tableau 4.2 présente l'utilisation des tarifs en termes de passagers-kilomètres.

Tel qu'indiqué au tableau 4.1, 53.5% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1987, en regard de 54.8% en 1986. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 59.7% du volume total au cours du premier trimestre de 1987, soit une baisse marginale de 0.4% par rapport au même trimestre de l'année précédente.

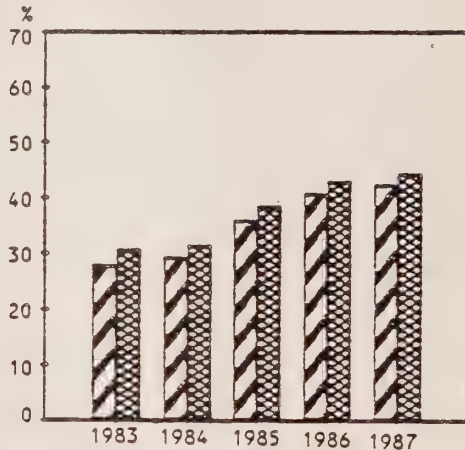
Dans une présentation plus détaillée, les figures 4.1.1 et 4.1.2 comparent le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord.<sup>3</sup>

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur,  
Premier trimestre 1983-1987

Figure 4.1.2

Total Northern Services  
Total services secteur nord



Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



As illustrated in the two figures, only the northern domestic sector showed an increased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1987. In total, 54.0% of passenger traffic in the southern sector (representing 60.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares, down from 55.6% in 1986. Comparable figures for 1983, 1984 and 1985 were 37.3%, 44.2% and 50.1% respectively. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.6% of the traffic in the first quarter 1987, up from 41.0% in 1986. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased from 43.2% in 1986 to 44.5% in 1987. In 1983, the corresponding figures were 28.1% for passengers and 30.9% for passenger-kilometres.

It should be noted that, from 1983 to 1987, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling to places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

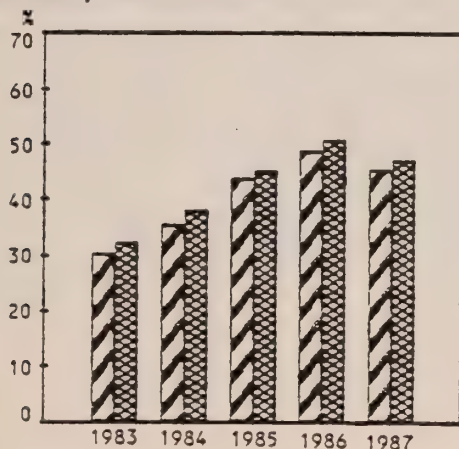
Figures 4.2.1 and 4.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs. The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is a factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter 1987, discount carriage on long-haul services accounted for 63.0% of passenger volume (representing 63.6% of passenger-kilometres); this compares with 45.7% and 47.3% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in the four previous years.

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Short-Haul and Long-Haul Services,  
First Quarter 1983-1987

Figure 4.2.1

Southern Short-Haul  
Secteur sud, court-courriers



Passengers  
Passagers

Tel qu'illustré dans les deux figures, seulement le secteur intérieur nord a montré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits pendant le premier trimestre de 1987. Globalement, dans le secteur sud, 54.0% du trafic de passagers (ce qui représente 60.3% de passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.6% en 1986. En 1983, 1984 et 1985, ces pourcentages étaient respectivement 37.3%, 44.2% et 50.1%. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.6% du trafic au cours du premier trimestre de 1987, en regard de 41.0% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 43.2% en 1986 à 44.5% en 1987. En 1983, les chiffres correspondants étaient de 28.1% pour les passagers et 30.9% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'entre 1983 et 1987, environ 97.0% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

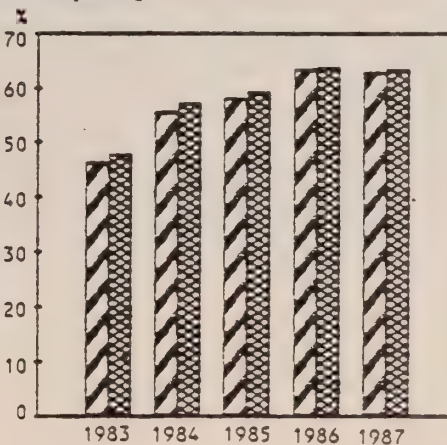
Les figures 4.2.1 et 4.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon. Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1987, pour l'ensemble des parcours de long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 63.0% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 63.6% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 45.7% et 47.3% respectivement. On note une conjoncture analogue au cours des quatre années précédentes.

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits pour les services du secteur sud  
(court-courriers et long-courriers),  
Premier trimestre 1983-1987

Figure 4.2.2

Southern Long-Haul  
Secteur sud, long-courriers



Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres



## EXPLANATORY NOTES

1. Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of four Level I carriers: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair.
2. All estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, however, it has been established that, at a 90% confidence level, there is no significant difference between 1986 and 1987 (first quarter) estimates in each sector.
3. Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985. The southern sector is further sub-divided in SHORT-HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG-HAUL (distances of 800 kilometres or more).

For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

## NOTES EXPLICATIVES

1. Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) de quatre transporteurs de niveau I: Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadiennes, Pacific Western Airlines et Wardair.
2. Toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Toutefois, au terme de la statistique, il est à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1986 et 1987 (premier trimestre) ne sont pas significatives pour chacun des secteurs.
3. Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985. Le trafic du secteur sud est de plus, réparti entre court-courriers (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courrier (des parcours de 800 kilomètres ou plus).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 5.

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers by World Area.  
1986 (Preliminary Data).

World Area	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	Région du monde
	'000	'000		
Africa (1)	137.2	139.5	-1.6	Afrique (1)
Asia (2)	671.3	601.5	11.6	Asie (2)
Europe (3)	2,357.3	2,313.4	1.9	Europe (3)
Pacific (4)	154.0	131.7	16.9	Pacifique (4)
South (5)	913.8	866.0	5.5	Sud (5)
United States (6)	7,740.0	6,839.0	13.2	États-Unis (6)
Total	11,973.6	10,891.1	9.9	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).  
 (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
 (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
 (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
 (5) South (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico - Mexico, Central America and South America).  
 (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

In 1986, the number of international scheduled air passengers totalled 12 million, 9.9% more than the year before. This increase represented an additional 1.1 million passengers and the strongest growth since 1980.

As shown in Table 5, all of the six regions exhibited an increase in their passenger volumes from/to Canada with the exception of Africa which marginally declined by 1.6% (2,300 passengers) from 1985. The largest increase originated from the transborder market (Canada-United States), with the absolute number of passengers rising by 901,000 (13.2%). The other markets that experienced noticeable growth in terms of absolute number of passengers were the Canada-Asia and the Canada-Southern markets with increases of 69,800 passengers (11.6%) and 47,800 (5.5%), respectively in 1986 compared to 1985.

TABLEAU 5.

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux à horaire fixe selon la région du monde  
1986 (données préliminaires).

World Area	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	Région du monde
	'000	'000		
Africa (1)	137.2	139.5	-1.6	Afrique (1)
Asia (2)	671.3	601.5	11.6	Asie (2)
Europe (3)	2,357.3	2,313.4	1.9	Europe (3)
Pacific (4)	154.0	131.7	16.9	Pacifique (4)
South (5)	913.8	866.0	5.5	Sud (5)
United States (6)	7,740.0	6,839.0	13.2	États-Unis (6)
Total	11,973.6	10,891.1	9.9	Total

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Iles Canaries).  
 (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres Iles environnantes).  
 (3) Europe (incluant l'Islande, le Groenland et les Açores).  
 (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
 (5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico - le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud).  
 (6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

En 1986, le nombre de passagers des vols internationaux à horaire fixe s'établissait à 12 millions, en hausse de 9.9% par rapport à l'année précédente. Cette augmentation se traduit par 1.1 million de passagers supplémentaires en l'espace d'une année seulement, et il s'agit là de la plus forte croissance depuis 1980.

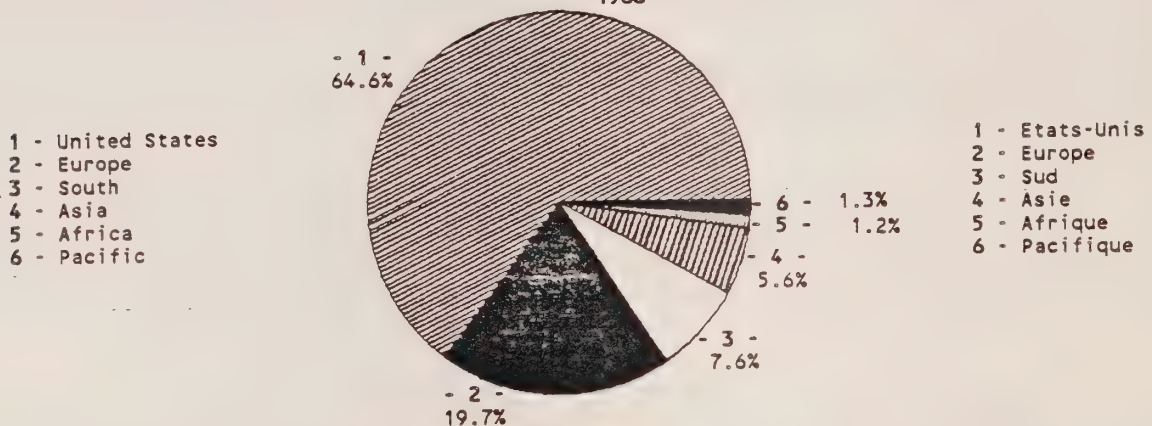
Tel qu'indiqué au tableau 5, dans les six régions, le volume de passagers en provenance/à destination du Canada a augmenté, sauf l'Afrique, où il a accusé une baisse marginale de 1.6% (2,300 passagers) par rapport à 1985. C'est le marché transfrontalier (Canada-États-Unis) qui a affiché la plus forte hausse, alors que le nombre absolu de passagers s'est accru de 901,000 (13.2%). Les autres marchés qui ont enregistré une importante croissance en termes du nombre absolu de passagers furent les marchés Canada-Asie et Canada-Sud qui ont connu des hausses respectives de 69,800 passagers (11.6%) et 47,800 (5.5%) en 1986 comparativement à 1985.

The significant increases in the scheduled international traffic was partially due to internal and external conditions such as: the introduction of international scheduled services to/from Canada by Air New Zealand (November 1985), Lan Chile, S.A., Varig, S.A., People Express, Presidential Airways and Wardair (1986); the attraction of EXPO 86 in Vancouver; a decrease in the value of the dollar compared to the currencies of Canada's major overseas markets; the increased promotion by Tourism Canada, the provinces and their partners in the private sector; the increased promotion of foreign tourism officials in Canada; the expansion of resort developments in some of the countries in the Pacific region and in the Southern market.

As illustrated in Figure 5.1, in 1986, Canada's prime international market has been the continental United States, with 64.6% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market with 19.7% of international traffic, while the Southern market accounted for 7.6% of all international services. The remaining sector market shares are small. The Asian market accounted for 5.6% while Africa and the Pacific region hovered around the 1.0% mark.

Figure 5.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination by World Area, 1986



There have been some volume changes in overall international travel since the beginning of the decade. In 1980, 11.3 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined in 1981, 1982 and 1983, but increased again in 1984. From 1984 to 1986, there was an increasing trend with a peak occurring in 1986 (see Figure 5.2). However, while there have been overall fluctuations, the sector market shares have been quite stable (see Figure 5.3).

Les hausses considérables dans le trafic international horaire fixe s'expliquent en partie par divers facteurs internes et externes tels que: l'inauguration de services internationaux à horaire fixe à destination/en provenance du Canada par Air New Zealand (novembre 1985), Lan Chile S.A., Varig, S.A., People Express, Presidential Airways et Wardair (1986); la tenue d'EXPO 86 à Vancouver; la baisse de la valeur du dollar canadien par rapport à la monnaie des principaux marchés d'outre-mer du Canada; la campagne de publicité plus importante entreprise par Tourisme Canada, les provinces et leurs partenaires du secteur privé; la promotion accrue au Canada du tourisme à l'étranger, l'expansion dans les développements de centres de villégiature dans certains pays de la région du Pacifique et dans le Sud.

Comme l'indique la figure 5.1, en 1986, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 64.6% de tous les passagers internationaux à horaire fixe. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 19.7% du trafic international, tandis que le marché du Sud représentait 7.6% de tout le trafic international. Les autres parts de ce trafic sont assez minimes: L'Asie représentait 5.6% du trafic international alors que l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour des 1.0%.

Figure 5.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe selon la région du monde 1986

On a pu noter certains changements dans le volume de trafic international global depuis le début de la décennie. En 1980, 11.3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé en 1981, 1982 et 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. De 1984 à 1986, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1986 (voir figure 5.2). Toutefois, même si certaines fluctuations sont produites, dans l'ensemble, les parts de ce marché sont demeurées assez stables (voir figure 5.3).



Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates, 1980-1986

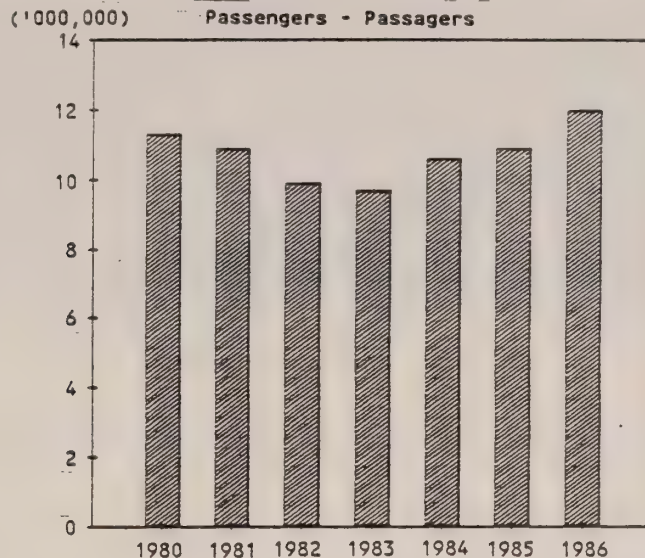


Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe, estimations, 1980-1986

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1980-1986

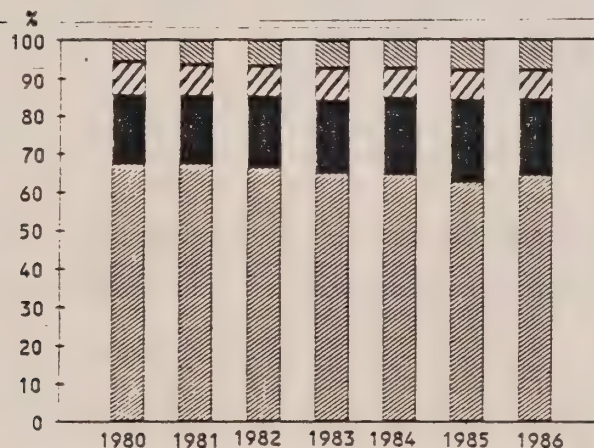


Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe, part de chaque secteur, 1980-1986

United States - Etats-Unis<sup>1</sup> Europe  
South - Sud Others - Autres

Traffic on scheduled flights to international destinations far exceeds the number of passengers flying on charters. In 1986, the number of international scheduled passengers was over three times larger than the 3.6 million international charter passengers.

For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Le trafic des vols internationaux à horaire fixe dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. En 1986, le nombre de passagers aériens empruntant des vols internationaux à horaire fixe a été plus de trois fois supérieur aux 3.6 millions de passagers des affrètements aériens internationaux.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

1. It should be noted that prior to 1984, Puerto Rico traffic was included in the Southern market in these data.

1. On voudra bien noter qu'avant 1984, le trafic à destination et en provenance de Porto Rico était inclus dans les données relatives au Sud.

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988



Service Bulletin  
Canada Canada

# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 7

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first four months of 1988 show that passengers carried on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 4.8% over the same period of 1987.
- o Total aircraft movements at Transport Canada tower controlled airports increased by 5.6% during the first quarter of 1988 compared to the same period of 1987.
- o Air passenger origin and destination data indicate that 11.7 million passengers travelled on major airlines' domestic scheduled services in 1987, a 4.6% decrease compared to the previous year.
- o Transborder origin and destination data for the first six months of 1987 indicate a 27.7% drop of passenger traffic for the Montréal-New York market compared to the same period in 1986.

**SPECIAL RELEASE:** System passenger origin and destination data indicate that 2.39 million outbound and inbound passengers were reported by local and commuter carriers at Canadian airports for the third quarter of 1987, which represents an increase of 23.1% compared to the third quarter of 1986.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July, 1988

Vol. 20, No. 7

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 4.8% du nombre de passagers transportés pour les quatre premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- o Au cours du premier trimestre de 1988 les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.6% par rapport à la même période en 1987.
- o Selon les données sur l'origine et la destination des passagers aériens, 11.7 millions de passagers ont voyagé sur les services intérieurs à horaire fixe des principales compagnies aériennes en 1987, soit une baisse de 4.6% par rapport à l'année précédente.
- o Selon les données sur l'origine et la destination des passagers aériens relatif aux services transfrontaliers, le marché Montréal-New York a enregistré une baisse de 27.7% du trafic passagers pour les six premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986.

**COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:** Les données sur l'origine et la destination des passagers du réseau indiquent que 2.39 millions de passagers entrant et sortant aux aéroports canadiens ont été déclarés par les transporteurs locaux et de navette au cours du troisième trimestre de 1987, soit une hausse de 23.1% par rapport au troisième trimestre de 1986.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1988



TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, April  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, avril 1988.

	April 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Avril	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires - et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,644	-3.8	6,825	5.7	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	255	3.7	1,387	0.9	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,899	-2.9	8,212	4.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 341 395	9.1	13 214 563	14.3	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	667 209	2.4	3 858 363	0.5	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 008 605	7.9	17 072 926	10.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	4 834 268	5.2	18 871 354	5.8	Sièges-kilomètres disponibles Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	912 580	3.6	4 870 303	3.5	Sièges-kilomètres disponibles D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 746 848	5.0	23 741 657	5.3	Sièges-kilomètres disponibles Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	69.1	...	70.0	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	73.1	...	79.2	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	69.8	...	71.9	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	97 944	7.9	379 505	7.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 203	-25.7	21 800	-19.4	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	103 148	5.5	401 306	5.7	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	57	5.6	232	0.9	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	292 250	6.4	1 197 377	5.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	356,693	5.5	1,391,795	9.1	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	40,651	23.7	192,572	9.4	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	415,240	6.9	1,648,371	8.7	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	421,806	10.3	1,669,726	12.6	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	17,684	4.9	66,695	-10.8	Total des frais d'intérêt

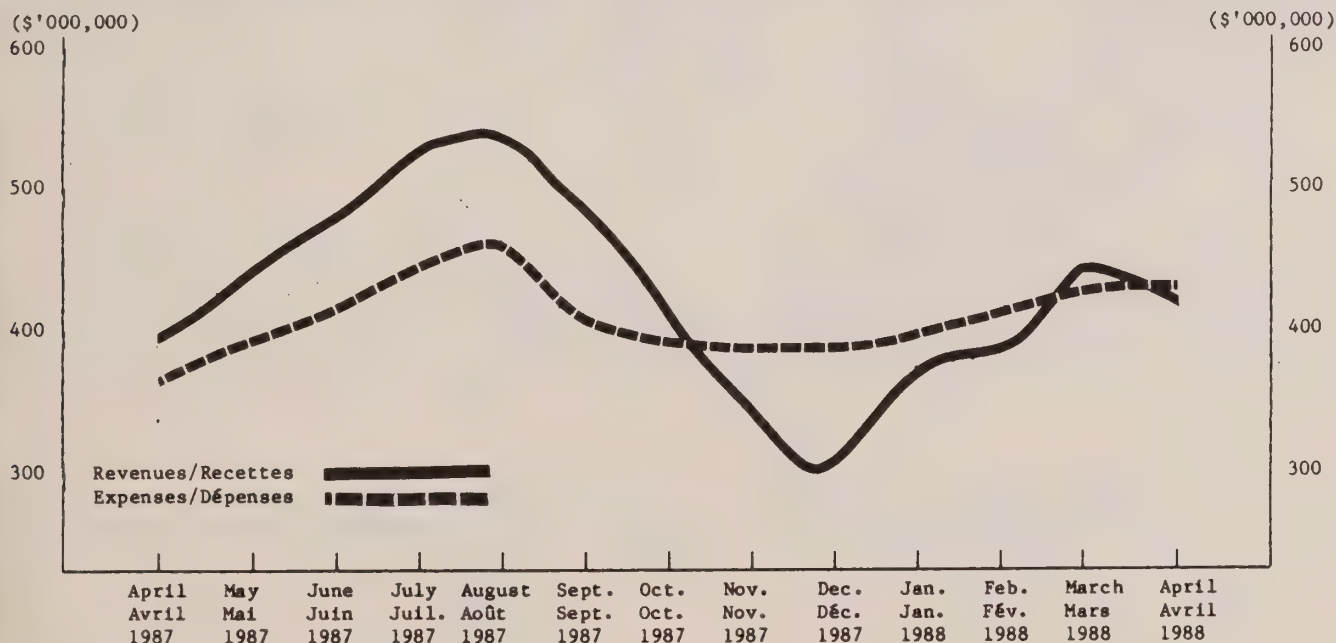
A year-to-date comparison of the Level I figures for April 1988 over April 1987 shows that passengers, goods tonnes-kilometres and passenger-kilometres increased by 4.8%, 5.7% and 10.9% respectively.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of April and October 1987, and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating loss of \$16.4 million as of April 1988. 1987 was the only year in which these carriers ever reported an operating profit during the first four months of the year.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from April 1987 to April 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les quatre premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 4.8%, 5.7% et 10.9% respectivement.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'avril et octobre 1987, et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 16.4 millions de dollars pour les quatre premiers mois de 1988. Le seul profit d'exploitation pour les quatre mois fut enregistré en 1987.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation d'avril 1987 à avril 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. March and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1988	% Change March 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation en % Mars	Cumulatif	Variation en Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	28,681	6.5	81,966	7.4
2	Vancouver International BC-CB	25,761	9.6	70,427	9.2
3	Calgary International ALTA-ALB	17,646	19.9	50,497	15.6
4	Montréal International QUE-QUE	16,790	18.5	44,986	16.2
5	Victoria International BC-CB	15,954	-4.5	42,054	-0.5
6	Ottawa Int'l ONT	15,595	17.7	40,152	7.6
7	Toronto Island ONT	14,056	-10.9	36,858	-6.6
8	Abbotsford BC-CB	13,963	21.1	38,404	29.1
9	Hamilton City ONT	13,085	19.3	32,456	18.0
10	St. Hubert QUE-QUE	12,922	-6.0	28,795	-12.3
11	Buttonville ONT	12,903	4.9	32,627	5.8
12	Winnipeg International MAN	12,808	5.5	35,011	8.5
13	Boundary Bay BC-CB	11,851	-2.5	34,810	12.2
14	Langley BC-CB	11,763	16.7	32,108	21.4
15	Saskatoon SASK	10,840	44.2	28,977	37.4
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,781	31.7	27,697	8.3
17	Pitt Meadows BC-CB	10,438	5.3	26,585	8.4
18	St. Andrews MAN	9,650	19.3	23,282	24.2
19	Québec QUE-QUE	9,647	-2.0	22,007	-13.0
20	Thunder Bay ONT	9,201	0.7	25,223	3.8
21	North Bay ONT	8,297	38.4	19,533	18.1
22	London ONT	8,156	-15.2	24,028	-7.6
23	Oshawa ONT	8,075	-9.1	20,634	-2.9
24	Regina SASK	7,946	34.6	19,796	9.6
25	Springbank ALTA-ALB	7,933	-12.1	19,948	-29.3
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		324,742	8.2	858,861	7.0
Total - Transport Canada Towers (60)		469,296	7.9	1,228,354	5.6
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 5.6% during the first quarter of 1988 compared to the same period in 1987. Itinerant totals were up 7.4% to 765,128 movements while local totals increased by 2.6% over the first quarter of 1987 to 463,226 movements.

In March 1988 total movements at all Transport Canada towered airports increased by 7.9% over March 1987. Itinerant movements increased by 8.4% to 284,587 while local movements showed a 7.1% increase to 184,709 when compared to the same month last year.

The five largest increases in total movements in March 1988 were, in order, Penticton B.C. (128%), Yellowknife N.W.T. (48%), Saskatoon Saskatchewan (44%), Lethbridge Alberta (42%), and North Bay Ontario (38%).

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mars et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Au cours du premier trimestre de 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle Transports Canada ont augmenté de 5.6% par rapport à même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérant totalisé 765,128 soit une hausse de 7.4% par rapport premier trimestre de 1987 alors que le nombre mouvements locaux a connu une hausse de 2.6% p s'établir à 463,226.

Pour le mois de mars 1988, les aéroports avec une de contrôle de Transports Canada ont enregistré augmentation de 7.9% des mouvements Totaux par rapport mars 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffré 284,587, en hausse de 8.4% par rapport au mois de mars et les mouvements locaux ont augmenté de 7.1% p atteindre 184,709.

Les cinq plus grandes augmentations de mouvements to en mars 1988 étaient, par ordre, Penticton, C.B. (128%), Yellowknife, T.N.-O.(48%); Saskatoon, Saskatchewan (44%), Lethbridge, Alberta (42%); et North Bay, Ontario (38%).

Pour de plus amples renseignements concernant ce tab veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1987.

Rank	City Pair	4th Qtr. 1987	4th Qtr. 1986	Annual 1987	Annual 1986	% Change Annual 1987/1986
Rang	Paire de villes	4ième trim.	4ième trim.	Annuel	Annuel	Variation en % Annuel
1	Montréal-Toronto	285,270	305,760	1,224,290	1,221,360	0.2
2	Toronto-Vancouver	171,050	155,910	686,440	784,910	-12.5
3	Ottawa-Toronto	160,190	169,630	671,400	635,140	5.7
4	Calgary-Toronto	106,560	107,880	482,220	427,320	12.8
5	Calgary-Vancouver	97,550	116,360	396,440	493,360	-19.6
6	Calgary-Edmonton	84,650	80,250	328,430	311,600	5.4
7	Toronto-Winnipeg	83,490	91,110	353,460	346,980	1.9
8	Edmonton-Vancouver	79,630	94,110	322,470	400,990	-19.6
9	Edmonton-Toronto	77,410	74,690	323,470	307,780	5.1
10	Halifax-Toronto	71,800	75,730	307,090	282,590	8.7
11	Thunder Bay-Toronto	45,970	51,850	187,180	206,180	-9.2
12	Vancouver-Winnipeg	39,460	40,550	159,880	188,340	-15.1
13	Montréal-Vancouver	31,270	34,280	156,160	184,180	-15.2
14	Calgary-Winnipeg	30,030	31,380	117,660	116,810	0.7
15	Halifax-Montréal	29,340	30,950	126,900	120,010	5.7
16	Kelowna-Vancouver	28,040	31,440	121,480	135,230	-10.2
17	Sault Ste. Marie-Toronto	26,300	29,710	100,820	127,080	-20.7
18	Ottawa-Vancouver	25,840	26,500	111,830	135,530	-17.5
19	St. Johns-Toronto	25,670	26,420	124,910	111,170	12.4
20	Halifax-Ottawa	25,420	25,690	104,320	93,950	11.0
21	Prince George-Vancouver	24,780	31,930	98,060	118,540	-17.3
22	Québec-Toronto	21,880	23,070	101,680	100,220	1.5
23	Calgary-Montréal	21,680	19,610	97,660	92,890	5.1
24	Sudbury-Toronto	21,260	26,930	88,760	86,750	2.3
25	Ottawa-Winnipeg	21,080	23,400	84,480	82,940	1.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,635,620	1,725,140	6,877,490	7,111,850	-3.3
Total for all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,743,460	3,000,250	11,691,910	12,260,400	-4.6

The major airlines' scheduled traffic recorded in 1987 for the top 25 Canadian markets showed important fluctuations compared to 1986, ranging from -20.7% for Sault Ste. Marie-Toronto to 12.8% for Calgary-Toronto.

Of the top 25 city-pairs, 10 recorded traffic decreases in 1987 compared to 1986. The decreases for eight of these city-pairs included traffic into and out of Vancouver. EXPO 86, held in Vancouver from May 2 to October 13 generated unusually high levels of traffic during 1986 at that airport. The other decreases affected the Thunder Bay-Toronto market (-9.2%) and the Sault Ste. Marie-Toronto market (-20.7%). Air Canada stopped their services into and out of Sault Ste. Marie in October 1986. Thunder Bay-Toronto was one of Nordair's major routes during 1986. That company was purchased by CP Air at the end of 1985 and their services were integrated into CPAL's network at the beginning of 1987.

The other city-pairs recorded increases in 1987 compared to 1986. Wardair's entry into the domestic scheduled service market in May 1986 partially contributed to the increases recorded at some of these city-pairs.

For further information, please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - quatrième trimestre et annuel 1987.

Rank	City Pair	4th Qtr. 1987	4th Qtr. 1986	Annual 1987	Annual 1986	% Change Annual 1987/1986
Rang	Paire de villes	4ième trim.	4ième trim.	Annuel	Annuel	Variation en % Annuel
1	Montréal-Toronto	285,270	305,760	1,224,290	1,221,360	0.2
2	Toronto-Vancouver	171,050	155,910	686,440	784,910	-12.5
3	Ottawa-Toronto	160,190	169,630	671,400	635,140	5.7
4	Calgary-Toronto	106,560	107,880	482,220	427,320	12.8
5	Calgary-Vancouver	97,550	116,360	396,440	493,360	-19.6
6	Calgary-Edmonton	84,650	80,250	328,430	311,600	5.4
7	Toronto-Winnipeg	83,490	91,110	353,460	346,980	1.9
8	Edmonton-Vancouver	79,630	94,110	322,470	400,990	-19.6
9	Edmonton-Toronto	77,410	74,690	323,470	307,780	5.1
10	Halifax-Toronto	71,800	75,730	307,090	282,590	8.7
11	Thunder Bay-Toronto	45,970	51,850	187,180	206,180	-9.2
12	Vancouver-Winnipeg	39,460	40,550	159,880	188,340	-15.1
13	Montréal-Vancouver	31,270	34,280	156,160	184,180	-15.2
14	Calgary-Winnipeg	30,030	31,380	117,660	116,810	0.7
15	Halifax-Montréal	29,340	30,950	126,900	120,010	5.7
16	Kelowna-Vancouver	28,040	31,440	121,480	135,230	-10.2
17	Sault Ste. Marie-Toronto	26,300	29,710	100,820	127,080	-20.7
18	Ottawa-Vancouver	25,840	26,500	111,830	135,530	-17.5
19	St. Johns-Toronto	25,670	26,420	124,910	111,170	12.4
20	Halifax-Ottawa	25,420	25,690	104,320	93,950	11.0
21	Prince George-Vancouver	24,780	31,930	98,060	118,540	-17.3
22	Québec-Toronto	21,880	23,070	101,680	100,220	1.5
23	Calgary-Montréal	21,680	19,610	97,660	92,890	5.1
24	Sudbury-Toronto	21,260	26,930	88,760	86,750	2.3
25	Ottawa-Winnipeg	21,080	23,400	84,480	82,940	1.9

En 1987, le trafic des principaux transporteurs relatif à leurs services à horaire fixe a montré des variations substantielles affectant les 25 premiers marchés canadiens en importance par rapport à 1986. Ces variations s'échelonnaient de -20.7% pour Sault Ste. Marie-Toronto à 12.8% pour Calgary-Toronto.

Des 25 principales paires de villes, 10 ont enregistré des baisses de trafic en 1987 par rapport à 1986. Dans huit cas, ces baisses ont affecté le trafic entrant et sortant à Vancouver. La tenue d'EXPO 86, du 2 mai au 13 octobre à Vancouver, a généré un niveau exceptionnellement élevé de trafic à cet aéroport au cours de 1986. Les autres baisses ont affecté les marchés Thunder Bay-Toronto (-9.2%) et Sault Ste. Marie-Toronto (-20.7%). Air Canada a cessé ses services vers/à partir de Sault Ste. Marie en octobre 1986. Thunder Bay-Toronto fut une des principales routes du réseau de Nordair en 1986. Cette compagnie a été achetée par CP Air à la fin de 1985 et leurs services furent intégrés au réseau de LACP au début de 1987.

Les autres paires de villes ont enregistré des accroissements de trafic en 1987 par rapport à 1986. L'entrée de Wardair dans le marché des services intérieurs à horaire fixe en mai 1986 a partiellement contribué aux augmentations enregistrées pour certaines paires de villes.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 4.

TABLEAU 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1987 (Preliminary Data).

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - deuxième trimestre 1987 (données préliminaires).

Rank	City Pair	2nd Qtr. 1987	2nd Qtr. 1986	Jan.-June 1987	Jan.-June 1986	% Change Jan.-June 1987/1986
Rang	Paire de villes	2ième trim.	2ième trim.	Jan.-juin	Jan.-juin	Variation en % Jan.-juin
1	Toronto-New York	207,500	201,880	353,240	357,120	-1.1
2	Montréal-New York	89,500	131,860	165,100	228,470	-27.7
3	Toronto-Chicago	83,190	70,370	138,240	128,670	7.4
4	Toronto-Boston	60,170	53,880	99,950	90,880	10.0
5	Toronto-Los Angeles	52,120	47,120	100,020	95,030	5.3
6	Montréal-Boston	40,770	42,230	70,500	74,980	-6.0
7	Vancouver-Los Angeles	39,520	67,760	73,570	105,410	-30.2
8	Toronto-Miami	36,790	33,170	86,200	82,970	3.9
9	Toronto-San Francisco/Oakland	34,790	34,720	62,770	61,860	1.5
10	Montréal-Miami	34,120	31,030	89,340	88,520	0.9
11	Toronto-Washington/Baltimore	30,950	26,420	51,200	43,810	16.9
12	Toronto-Tampa/St. Petersburg	30,790	22,640	77,050	65,430	17.8
13	Vancouver-San Francisco/Oakland	27,010	62,880	46,990	85,830	-45.3
14	Toronto-Detroit	26,730	26,030	51,030	48,360	5.5
15	Vancouver-Seattle/Tacoma	25,320	23,290	41,530	35,110	18.3
16	Calgary-Los Angeles	23,980	20,780	52,610	47,720	10.2
17	Montréal-Chicago	23,490	26,180	38,280	46,580	-17.8
18	Montréal-Ft. Lauderdale	20,910	11,790	46,510	27,110	71.6
19	Toronto-Cleveland	19,870	16,410	35,370	26,480	33.6
20	Toronto-Dallas/Ft. Worth	19,230	18,750	34,270	37,970	-9.7
21	Toronto-Philadelphia	18,860	22,700	36,160	38,340	-6.0
22	Vancouver-Hawaii	18,080	13,590	54,530	36,150	50.8
23	Toronto-Atlanta	17,290	14,440	28,860	27,190	6.1
24	Montréal-Los Angeles	16,850	17,640	31,670	34,550	-8.3
25	Toronto-Ft. Lauderdale	14,240	10,790	29,060	21,650	34.2
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,012,070	1,048,350	1,894,050	1,936,190	-2.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,919,060	1,957,900	3,629,020	3,692,400	-1.7

Air passenger origin and destination data indicate that 1,919,060 passengers travelled between Canada and the United States during second quarter 1987, a drop of 2.0% over second quarter 1986.

Traffic between Vancouver and some major American cities showed substantial decreases in second quarter 1987 compared to second quarter 1986. For instance, the number of passengers travelling between Vancouver and Los Angeles decreased 41.7% in second quarter 1987 compared to second quarter 1986 and traffic between Vancouver and San Francisco/Oakland decreased 57.0% for the same period. Outbound and inbound passenger counts at Vancouver during the second and third quarters of 1986 were inflated due to EXPO 86 held in that city from May 2 to October 13 of that year.

The number of passengers recorded for Montréal-New York totalled 165,100 for the first six months of 1987, down 27.7% compared to the same period in 1986. The interruption of People Express service on that route in September 1986 partially explained this decline in traffic.

For further information, please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 1,919,060 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du deuxième trimestre de 1987, soit une baisse de 2.0% par rapport au deuxième trimestre de 1986.

Des baisses substantielles de trafic ont été enregistrées entre Vancouver et certaines villes américaines au cours du deuxième trimestre de 1987 par rapport au deuxième trimestre de 1986. Par exemple, le nombre de passagers voyageant entre Vancouver et Los Angeles a diminué de 41.7% au deuxième trimestre de 1987 par rapport au deuxième trimestre de 1986 et le trafic entre Vancouver et San Francisco/Oakland a fléchi de 57.0% pour la même période. Le compte de passagers entrant et sortant à Vancouver au cours des deuxième et troisième trimestres de 1986 était élevé en raison de la tenue d'EXPO 86, du 2 mai au 13 octobre, dans cette ville.

Le nombre de passagers enregistré pour Montréal-New York a totalisé 165,100 pour les six premiers mois de 1987, une baisse de 27.7% par rapport à la même période de l'année précédente. La cessation en septembre 1986 du service offert par People Express sur cette route expliquait partiellement ce déclin du trafic.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme. A. MacDonald (819-997-1989).



## SPECIAL RELEASE

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passenger Traffic, Third Quarter 1987 (Preliminary Data).

System passenger origin and destination data indicate that 2,389.5 thousand outbound and inbound passengers were recorded at Canadian airports during third quarter 1987 which represents a 23.1% increase over the same period in 1986.

This percentage increase is the lowest recorded since local and commuter carrier data were published in the Service Bulletin (i.e. first quarter 1985). All previous increases recorded were equal or greater than 29.0% with a peak of 43.2% for first quarter 1987 over first quarter 1986. This indicates a decrease in the growth rate experienced by this sector of the airline industry for the last three years.

Nevertheless, substantial increases were recorded during third quarter 1987 over third quarter 1986 for the Transborder/International sector (64.8%) and for the Interprovincial sector (56.0%). The Intraprovincial sector recorded a 12.9% increase for the period under review.

TABLE 5.

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passengers by Sector of Operation, Third Quarter 1987 (Preliminary Data).

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	3rd Qtr. 1987	3rd Qtr. 1986	% Change 1987/1986	3rd Qtr. 1987	3rd Qtr. 1986	
	3ième trim.	3ième trim.	Variation en %	3ième trim.	3ième trim.	
	('000)	('000)				
Domestic -Intraprovincial	1,704.6	1,509.2	12.9	71.3	77.8	Intérieur -intraprovincial
Domestic -Interprovincial	466.0	298.8	56.0	19.5	15.4	Intérieur -interprovincial
Transborder and International	218.9	132.8	64.8	9.2	6.8	Transfrontalier et international
Total	2,389.5	1,940.8(1)	23.1	100.0	100.0	Total

1. Due to confidentiality of data, this total excludes passenger traffic for one city-pair.

Table 6 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin or destination, while Table 7 displays passenger volume for the top 40 sites for the third quarter of 1987.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

Transporteurs Locaux  
Autres services à taux unitaires  
Trafic des passagers, troisième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données sur l'origine et la destination des passagers du réseau indiquent que 2,389.5 mille passagers entrant et sortant ont été enregistrés aux aéroports canadiens pendant le troisième trimestre de 1987, ce qui représente un accroissement de 23.1% par rapport à la même période en 1986.

Cet accroissement en pourcentage est le plus faible depuis que des données sur les transporteurs locaux et de navette sont publiées dans le bulletin de service (c.à.d. depuis le premier trimestre de 1985). Les baisses enregistrées antérieurement étaient égales ou supérieures à 29.0% avec un sommet de 43.2% pour la hausse enregistrée au premier trimestre de 1987 par rapport au premier trimestre de 1986. Ceci indique un ralentissement du taux de croissance qui a affecté ce secteur de l'industrie au cours des trois dernières années.

Néanmoins, des accroissements substantiels furent enregistrés au cours du troisième trimestre de 1987 par rapport au troisième trimestre de 1986 pour les secteurs Transfrontalier/International (64.8%) et Interprovincial (56.0%). Le secteur Intraprovincial a enregistré une hausse de 12.9% pour la période observée.

TABLEAU 5.

Transporteurs locaux  
Autres services à taux unitaires  
Passagers par secteur d'opération, troisième trimestre 1987 (données préliminaires).

Passengers Entrant et sortant	Percentage Share of Total Pourcentage du total		Secteur d'opération
% Change 1987/1986	3rd Qtr. 1987	3rd Qtr. 1986	
Variation en %	3ième trim.	3ième trim.	
12.9	71.3	77.8	Intérieur -intraprovincial
56.0	19.5	15.4	Intérieur -interprovincial
64.8	9.2	6.8	Transfrontalier et international
23.1	100.0	100.0	Total

1. En raison de la nature confidentielle des données, ce total exclut le trafic de passagers pour une paire de villes.

Le tableau 6 représente une désagrégation des statistiques par province ou territoire d'origine/destination, tandis que le tableau 7 reflète les volumes de passagers, pour les 40 principaux sites au cours du troisième trimestre de 1987.



The provincial Table 6 shows that the largest growth occurred in the Maritime Provinces during third quarter 1987 versus third quarter 1986. Traffic between points in the Maritimes carried by local or commuter carriers was almost nonexistent prior to 1986 since Eastern Provincial Airways (E.P.A.) was providing services on most routes in this region. After the takeover of E.P.A. by CP Air in 1985, services by the major carriers on several maritime markets were reduced and assumed by the affiliated commuter carriers Air Atlantic and Air Nova and the local carriers Air Bras D'Or and Labrador Airways. Air Bras D'Or went out of business in August 1987.

TABLE 6.

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passengers by Province or Territory, Third Quarter 1987 (Preliminary Data).

Total Outbound and Inbound Passengers				
Province/Territory of Origin/Destination	Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1987/1986 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
	3rd Qtr. 1987 3ième trim.	3rd Qtr. 1986 3ième trim.		
PRINCE EDWARD ISLAND	25,084	X	...	ILE-DU-PRINCE-EDOUARD
NEWFOUNDLAND	95,085	59,570	59.6	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	163,587	82,499	98.3	NOUVELLE-ECOSSE
NEW BRUNSWICK	42,248	31,189	35.5	NOUVEAU-BRUNSWICK
QUEBEC	256,010	200,447	27.7	QUÉBEC
ONTARIO	681,983	556,724	22.5	ONTARIO
MANITOBA	85,435	68,299	25.1	MANITOBA
SASKATCHEWAN	46,965	29,354	60.0	SASKATCHEWAN
ALBERTA	188,042	148,056	27.0	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	707,727	680,553	4.0	COLOMBIE-BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	3,434	4,005	-14.3	TERRITOIRES DU NORD-OUE
NORTHWEST TERRITORIES	93,860	80,108	17.2	TERRITOIRE DU YUKON
TOTAL CANADA	2,389,460	1,940,804(1)	23.1	TOTAL CANADA

1. Due to confidentiality of data, this total excludes Prince Edward Island.

1. A cause de la nature confidentielle des données, ce total exclut l'Ile-du-Prince-Edouard.

Passenger site summary statistics displayed in the accompanying tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III,IV,F) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2,9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data, and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated. For further information, please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

Le Tableau provincial 6 montre que l'accroissement plus élevé a affecté les Provinces maritimes au cours troisième trimestre de 1987 versus le troisième trimestre 1986. Le nombre de passagers des transporteurs locaux et navette entre points des Maritimes était plus ou moins inexistant avant 1986 puisque Eastern Provincial Airways (E.P.A.) offrait des services sur la plupart de ces marchés. Après l'acquisition de E.P.A. par CP Air en 1985, les services offerts dans les Maritimes par les principaux transporteurs furent réduits et assumés par les transporteurs de navette affiliés, Air Atlantic et Air Nova et les transporteurs locaux Labrador Airways et Air Bras D'Or. Air Bras D'Or déclarait faillite en août 1987.

TABLEAU 6.

Transporteurs locaux  
Autres services à taux unitaires  
Nombre de passagers par province ou territoire, troisième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les tableaux connexes présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il est possible, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée. Pour des renseignements supplémentaires, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 7.

Local Carriers  
Other Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, Third Quarter 1987  
(Preliminary Data).

Rank		Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1987/1986
Rang	Site	3rd Qtr./3ième trim. 1987	3rd Qtr./3ième trim. 1986	Variation en %
10	Calgary, ALTA-ALB(1)	54,923	31,517	74.3
23	Campbell River, BC-CB	23,616	22,593	4.5
30	Castlegar, BC-CB	17,850	13,481	32.4
19	Charlottetown, PEI-IPÉ	25,084	X	...
33	Deer Lake, NFLD-TN	15,583	9,456	64.8
9	Edmonton, ALTA-ALB(2)	56,146	41,917	33.9
32	Gander, NFLD-TN	15,805	6,151	157.0
25	Grande Prairie, ALTA-ALB	21,281	14,469	47.1
3	Halifax, NS-NÉ(1)	126,095	62,766	100.9
39	Iqaluit, NWT-TNO	12,931	9,830	31.5
28	Kamloops, BC-CB	19,056	17,637	8.0
18	Kelowna, BC-CB	27,088	26,441	2.4
20	Lethbridge, ALTA-ALB	24,740	25,230	-1.9
8	London, ONT	60,347	46,912	28.6
29	Moncton, NB	18,145	13,287	36.6
4	Montréal, QUE-QUÉ(3)	120,778	95,081	27.0
24	Nanaimo, BC-CB	23,023	25,830	-10.9
35	North Bay, ONT	14,030	7,471	87.8
5	Ottawa, ONT(1)	112,644	91,941	22.5
37	Port Hardy, BC-CB	13,901	9,464	46.9
11	Québec, QUE-QUÉ	43,772	33,149	32.0
34	Regina, SASK(5)	15,419	9,193	67.7
38	Saint John, NB	13,856	8,578	61.5
40	Sarnia, ONT	12,607	10,252	23.0
22	Saskatoon, SASK(5)	24,126	12,399	94.6
21	Sault Ste-Marie, ONT	24,237	15,946	52.0
13	St. John's, NFLD-TN	31,936	19,351	65.0
26	Sudbury, ONT	19,974	19,261	3.7
16	Sydney, NS-NÉ	28,811	19,618	46.9
36	Thompson, MAN	13,991	9,924	41.0
15	Thunder Bay, ONT	30,320	26,005	16.6
31	Timmins, ONT	17,243	18,545	-7.0
7	Toronto Island, ONT	99,280	84,151	18.0
2	Toronto, ONT(1)	165,169	124,299	32.9
1	Vancouver, BC-CB(1)	299,470	284,974	5.1
14	Vancouver Harbour, BC-CB	30,639	27,616	10.9
17	Victoria Harbour, BC-CB	28,424	24,898	14.2
6	Victoria, BC-CB(1)	112,562	144,798	-22.3
12	Winnipeg, MAN(1)	33,017	25,041	31.9
27	Yellowknife, NWT-TNO	19,740	15,569	26.8
	TOTAL ABOVE AIRPORTS/ TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS	1,867,659	1,505,041(6)	24.1
	OTHERS/AUTRES	521,801	435,763	19.7
	GRAND TOTAL	2,389,460	1,940,804(6)	23.1

TABLEAU 7.

Transporteurs locaux  
Autres services à taux unitaires  
Données sommaires par site, troisième trimestre 1987  
(données préliminaires).

1. Data are for the international airport at the respective sites.
2. Data are for Edmonton Municipal and Edmonton International airports.
3. Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International.
4. Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
5. Data for Regina and Saskatoon (for 1986 only) exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service was reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services. Frontier Airlines did not operate in second quarter 1987.
6. Data for Charlottetown, PEI are not included in this total.

X Confidential data.

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton.
3. Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel.
4. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
5. Les données pour Regina et Saskatoon (pour 1986 seulement) excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service était déclaré dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux). Frontier Airlines n'a pas effectué de vols pendant le deuxième trimestre de 1987.
6. Les données pour Charlottetown, IPÉ ne sont pas incluses dans ce total.

X Données confidentielles.

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----





SAISON  
Canada

MEMBRE  
Canada

# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 8

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first five months of 1988 show that passengers carried on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 3.2% over the same period of 1987.
- o In 1987, domestic charter passenger traffic dropped to its lowest level since the survey began in 1978. Wardair, the largest Canadian charter operator, began its scheduled domestic services in May 1986. Its domestic charter traffic dropped from 49,634 passengers (25.4% of the 1986 total) to just 955 passengers (1.5% of the 1987 total).
- o Air passenger origin and destination data indicate that the number of passengers travelling on scheduled services between Montréal and Fort Lauderdale has increased by 50.3% during the first nine months of 1987 compared to the same period of 1986.
- o Preliminary data reported by four major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair - indicate that 53.1% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first two quarters of 1987, down from 55.6% for the corresponding period in 1986.

### RECENT RELEASES

- o Air Carrier Operations in Canada, July-September 1987 (Catalogue No. 51-002).
- o Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, 1987 (Catalogue No. 51-204).
- o Air Charter Statistics, 1987 (Catalogue No. 51-207).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August, 1988

Vol. 20, N° 8

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 3.2% du nombre de passagers transportés pour les cinq premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- o En 1987, le nombre de passagers affrétés intérieurs a atteint son plus bas niveau depuis le début de l'enquête en 1978. Wardair, l'affréteur canadien principal, a inauguré ses services intérieurs à horaire fixe en mai 1986. Son nombre de passagers affrétés intérieurs a diminué, passant de 49,634 passagers (25.4% du total de 1986) à seulement 955 passagers (1.5% du total de 1987).
- o Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols à horaire fixe entre Montréal et Fort Lauderdale a augmenté de 50.3% au cours des neuf premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986.
- o Selon les données fournies par quatre transporteurs aériens canadiens (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair), 53.1% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1987, en regard de 55.6% pour la période correspondante en 1986.

### MISES EN CIRCULATION RÉCENTE

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, Juillet-septembre 1987 (n° 51-002 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, 1987 (n° 51-204 au catalogue).
- o Statistiques des affrètements aériens, 1987 (n° 51-207 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1988



TABLE 1.

TABLEAU 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, May  
1988.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, mai 1988.

	May 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Mai	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
Operational Statistics	'000		'000		Statistiques des opérations
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,825	-2.1	8,650	3.9	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	127	-11.8	1,514	-0.5	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,952	-2.8	10,164	3.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	3 924 356	7.0	17 138 919	12.6	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	399 749	-16.8	4 258 113	-1.4	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 324 106	4.2	21 397 033	9.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 849 830	7.5	24 721 184	6.2	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	530 451	-20.2	5 400 754	0.6	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 380 281	4.5	30 121 938	5.2	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	67.1	...	69.3	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	75.4	...	78.8	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	67.8	...	71.0	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	105 767	12.1	485 273	8.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	3 943	-29.2	25 743	-21.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	109 710	9.8	511 016	6.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	61	0.0	293	1.0	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	319 850	2.4	1 517 225	4.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Financial Statistics	\$'000		\$'000		Statistiques financières
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit toll	417,285	6.2	1,809,080	8.4	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	19,375	-40.4	202,463	-2.9	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	451,549	2.5	2,099,919	7.3	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	436,262	8.6	2,105,988	11.8	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	18,207	-0.1	84,901	-8.7	Total des frais d'intérêt



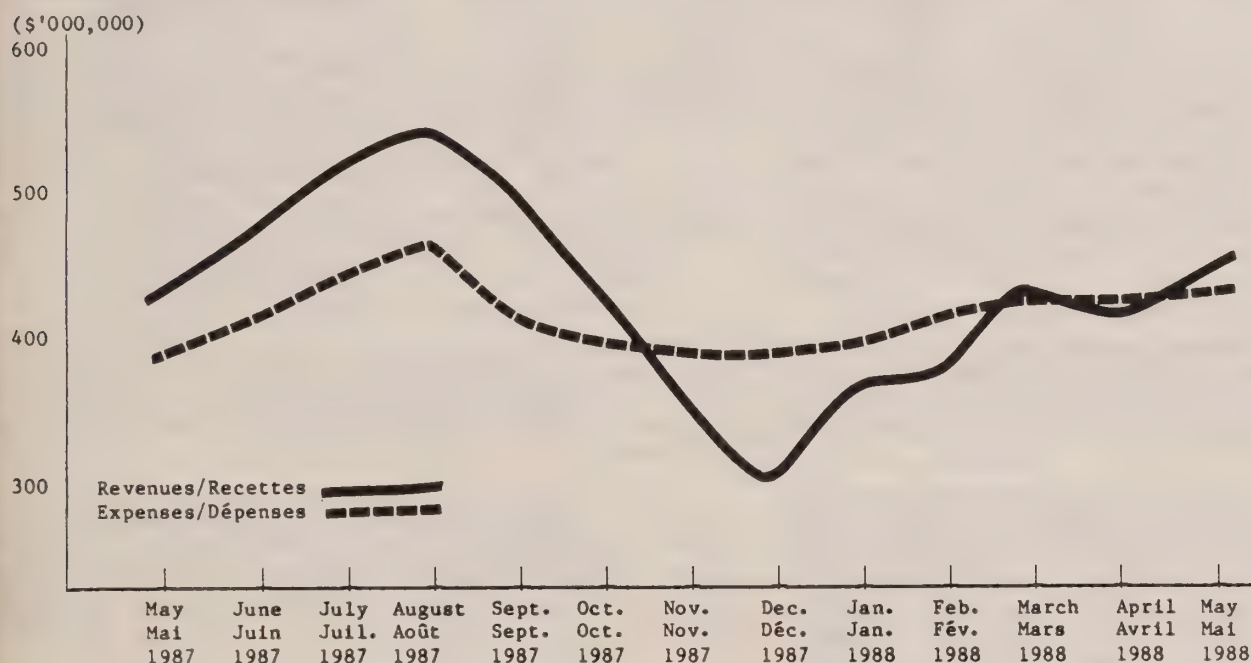
A year-to-date comparison of the Level I figures for May 1988 over May 1987 shows that passengers, goods tonnes-kilometres and passenger-kilometres increased by 3.2%, 6.6% and 9.5% respectively.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of April and October 1987, and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating loss of \$6.1 million as of May 1988. For the same period of 1987, these carriers had recorded a \$72.2 million operating income.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from May 1987 to May 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les cinq premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 3.2%, 6.6% et 9.5% respectivement.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'avril et octobre 1987, et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 6.1 millions de dollars pour les cinq premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs avaient enregistré un revenu opérationnel de 72.2 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de mai 1987 à mai 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Domestic Traffic - Passengers on Domestic Charters by Carrier for Selected Years

Carrier	1987	1986	1985	1982	1978	Transporteur
Air Canada	1,050	3,556	-	-	5,290	Air Canada
Canadian Pacific <sup>1</sup>	1,793	3,098	49,364	2,309	17,320	Canadian Pacific
Eastern Provincial <sup>1</sup>	-	-	-	-	7,689	Eastern Provincial
First Air/Bradley	655	-	-	-	-	First Air/Bradley
Nationair	25,884	22,542	-	-	-	Nationair
Nordair <sup>1</sup>	-	1,611	3,259	31,185	442	Nordair <sup>1</sup>
Pacific Western <sup>1</sup>	25,884	91,752	27,706	58,509	14,708	Pacific Western <sup>1</sup>
Quebecair <sup>1</sup>	-	23,357	186	2,469	9,323	Québecair <sup>1</sup>
Transair <sup>1</sup>	-	-	-	-	21,729	Transair <sup>1</sup>
Wardair	955	49,634	279,094	160,264	-	Wardair
Worldways	4,256	99	185	-	5,128	Worldways
Other Carriers	-	1	122	253	2,072	Autres transporteurs
TOTAL TRAFFIC	62,817	194,650	359,916	254,989	83,620	TRAFFIC TOTAL

Source: Statement 2 - Charter On-Flight Origin and Destination Survey for aircraft with maximum take-off weight (MTOW) greater than 15 900 kgs.

(1) See Canadian Air Carriers: Mergers, Acquisitions and Operational Changes (p. 8) in the publication *Air Charter Statistics*, 1987, catalogue no. 51-207, for a recent chronology of these carriers.

In 1987, domestic charter traffic fell to its lowest level since the survey began in 1978. The total number of passengers carried on domestic charter routes by carrier, are summarized above.

Wardair began its domestic scheduled services linking Toronto, Vancouver, Calgary, and Edmonton in May 1986. Later, they added Ottawa, Montreal and Winnipeg. Prior to this, they had been the largest domestic charter carrier, providing about 77.5% of the total domestic traffic in 1985 and 77.7% in 1984. Wardair timed the start of their domestic scheduled services to coincide with the beginning of EXPO 86.

Pacific Western Airlines and Quebecair all substantially increased their domestic charter traffic in 1986. This can be explained, in part, by the fact that EXPO 86 took place in Vancouver from May to October, 1986. Although in 1987, domestic charter traffic to/from Vancouver fell to just 38,989 passengers, down from 150,879 in 1986 and 214,970 in 1985.

Order the 1987 edition of Catalogue 51-207 *Air Charter Statistics* (\$32 Cdn.). For further information please contact Catherine Mamay (819-997-6173).

TABLEAU 2.

Trafic intérieur - Passagers sur des affrètements intérieurs par transporteur pour des années spécifiques

Carrier	1987	1986	1985	1982	1978	Transporteur
Air Canada	1,050	3,556	-	-	5,290	Air Canada
Canadian Pacific <sup>1</sup>	1,793	3,098	49,364	2,309	17,320	Canadian Pacific
Eastern Provincial <sup>1</sup>	-	-	-	-	7,689	Eastern Provincial
First Air/Bradley	655	-	-	-	-	First Air/Bradley
Nationair	25,884	22,542	-	-	-	Nationair
Nordair <sup>1</sup>	-	1,611	3,259	31,185	442	Nordair <sup>1</sup>
Pacific Western <sup>1</sup>	25,884	91,752	27,706	58,509	14,708	Pacific Western <sup>1</sup>
Quebecair <sup>1</sup>	-	23,357	186	2,469	9,323	Québecair <sup>1</sup>
Transair <sup>1</sup>	-	-	-	-	21,729	Transair <sup>1</sup>
Wardair	955	49,634	279,094	160,264	-	Wardair
Worldways	4,256	99	185	-	5,128	Worldways
Other Carriers	-	1	122	253	2,072	Autres transporteurs
TOTAL TRAFFIC	62,817	194,650	359,916	254,989	83,620	TRAFFIC TOTAL

Source: Etat 2 - Déclaration de l'origine et de la destination des vols affrétés pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MMAD) supérieure à 15,900 kgs.

(1) Voir Transporteurs aériens canadiens: Fusion, acquisitions et changements opérationnels (p. 8) de la publication *Statistiques des affrètements aériens*, 1987, n° 51-207 au catalogue, pour une chronologie récente de ces transporteurs.

En 1987, les affrètements intérieurs ont atteint le plus bas niveau depuis le commencement de l'enquête en 1978. Le nombre total de passagers transportés sur des routes affrétées intérieures par transporteur, est résumé ci-hauts.

Wardair commença ses services intérieurs à horaire fixe reliant Toronto, Vancouver, Calgary et Edmonton en mai 1986. Plus tard, il y ajouta Ottawa, Montréal et Winnipeg. Auparavant, Wardair était le principal affréteur intérieur fournissant 77.5% des affrètements intérieurs en 1985 et 77.7% en 1984. Wardair céda le début de ses services intérieurs à horaire fixe avec l'ouverture d'EXPO 86.

Pacific Western Airlines et Québecair augmentèrent leurs affrètements intérieurs en 1986. Ces hausses s'expliquent, en partie, par le fait qu'EXPO 86 se tenait à Vancouver de mai à octobre 1986. Par contre, les affrètements intérieurs à destination/en provenance de Vancouver déclinèrent jusqu'à 38,989 passagers en 1987, de 150,879 passagers en 1986 et 214,970 en 1985.

Commander l'édition de 1987 de la publication *Statistiques des affrètements aériens* - numéro 51-207 au catalogue (\$32.00 Can.). Pour plus de renseignements veuillez communiquer avec Catherine Mamay (819-997-6173).

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1987 (Preliminary Data).

Rank	City Pair	Third Quarter 1987	Third Quarter 1986	Jan.-Sept. 1987	Jan.-Sept. 1986	% Change Jan.-Sept. 1987/1986
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation en % Jan.-sept.
1	Toronto-New York	205,890	208,660	559,130	565,780	-1.2
2	Montréal-New York	99,340	135,170	264,440	363,640	-27.3
3	Toronto-Chicago	81,510	72,280	219,750	200,950	9.4
4	Toronto-Boston	66,950	61,250	166,900	152,130	9.7
5	Toronto-Los Angeles	54,660	54,800	154,680	149,830	3.2
6	Vancouver-Los Angeles	51,220	100,830	124,790	206,240	-39.5
7	Montréal-Boston	45,670	46,270	116,170	121,250	-4.2
8	Toronto-San Francisco	42,350	39,310	105,120	101,170	3.9
9	Vancouver-San Francisco	35,830	89,020	82,820	174,850	-52.6
10	Vancouver-Seattle/Tacoma	32,570	37,100	74,100	72,210	2.6
11	Toronto-Washington/Baltimore	28,580	29,070	79,780	72,880	9.5
12	Calgary-Los Angeles	28,420	26,840	81,030	74,560	8.7
13	Montréal-Miami.	26,690	31,670	116,030	120,190	-3.5
14	Toronto-Miami	26,130	26,330	112,330	109,300	2.8
15	Montréal-Chicago	24,610	25,170	62,890	71,750	-12.4
16	Toronto-Philadelphia	24,400	24,150	60,560	62,490	-3.1
17	Toronto-Detroit	23,740	25,310	74,770	73,670	1.5
18	Montréal-Los Angeles	22,310	23,700	53,980	58,250	-7.3
19	Montréal-Ft. Lauderdale	19,190	16,590	65,700	43,700	50.3
20	Toronto-Tampa/St. Petersburg	19,010	14,030	96,060	79,460	20.9
21	Toronto-Cleveland	18,960	23,350	54,330	49,830	9.0
22	Montréal-Washington/Baltimore	18,690	27,360	43,280	64,090	-32.5
23	Halifax-Boston	18,560	14,360	36,110	30,090	20.0
24	Montréal-Philadelphia	18,530	14,550	39,370	35,340	11.4
25	Toronto-Dallas/Ft. Worth	18,180	18,770	52,450	56,740	-7.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,051,990	1,185,940	2,896,570	3,110,390	-6.9
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,056,830	2,208,830	5,685,850	5,901,230	-3.6

Air passenger origin and destination data indicate that 2,056,830 passengers travelled between Canada and the United States during the third quarter of 1987, a drop of 6.9%, when compared to the third quarter of 1986.

Major fluctuations of the top twenty-five markets reflect cessation or introduction of transborder services. The large decreases at Vancouver reflect the return to normal in 1987 from the unusually high levels generated by EXPO 86.

The substantial increase in traffic recorded for Montréal-Ft. Lauderdale for the first nine months of 1987 compared to the same period of 1986, reflects an increase in service offered by Delta Airlines.

For further information, please contact Mr. M. Burchell (819-997-0198).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - troisième trimestre 1987 (données préliminaires).

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,056,830 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du troisième trimestre de 1987, soit une diminution de 6.9% par rapport au troisième trimestre de 1986.

L'introduction ou la cessation de services transfrontaliers sont à l'origine de variations importantes affectant les vingt-cinq premières paires de villes. Les baisses substantielles enregistrées à Vancouver en 1987 représentent un retour à des conditions normales comparées aux niveaux élevés de 1986 compte tenu d'EXPO 86.

La hausse substantielle du trafic enregistrée pour Montréal-Ft. Lauderdale au cours des neuf premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986, reflète une augmentation des services offerts par Delta Airlines.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.1

## Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers

Domestic Passengers: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category  
January-June 1987 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.1

## Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Services à horaire fixe, transporteurs de niveau I

Passagers secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic  
Janvier-juin 1987 (données préliminaires).

	PASSENGERS PASSAGERS	DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE			
		000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE
		No.-Nbre	%	%	%
<u>TOTAL DOMESTIC</u>					
First Quarter	3,592.7		43.4	53.5	3.2
Second Quarter	4,106.3		44.4	52.7	2.9
Year-to-Date	7,699.0		43.9	53.1	3.0
<u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u>					
First Quarter	3,426.2		42.7	54.0	3.2
Second Quarter	3,921.5		43.8	53.3	3.0
Year-to-Date	7,347.7		43.3	53.6	3.1
<u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u>					
First Quarter	1,771.2		50.8	45.7	3.6
Second Quarter	1,896.4		54.2	42.8	3.0
Year-to-Date	3,667.6		52.5	44.2	3.3
<u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u>					
First Quarter	1,655.0		34.1	63.0	2.9
Second Quarter	2,025.0		34.0	63.1	2.9
Year-to-Date	3,680.1		34.1	63.0	2.9
<u>NORTHERN SERVICES</u>					
First Quarter	166.5		55.9	42.6	1.5
Second Quarter	184.8		57.5	41.0	1.5
Year-to-Date	351.3		56.8	41.8	1.5

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. "\*" indique un coefficient entre 10 et 15.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



TABLE 4.2

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers

Domestic Passenger-Kilometres: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category January-June 1987 (Preliminary Estimates).

	PASSENGER-KILOMETRES	DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE			
	PASSAGERS-KILOMETRES 000 000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre	%	%	%	
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>
First Quarter	4 193.3	37.2	59.7	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	5 082.6	37.0	60.0	3.0	Deuxième trimestre
Year-to-Date	9 275.8	37.1	59.9	3.0	Année à ce jour
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					<b>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</b>
First Quarter	4 043.0	36.6	60.3	3.1	Premier trimestre
Second Quarter	4 909.9	36.3	60.6	3.1	Deuxième trimestre
Year-to-Date	8 952.9	36.5	60.5	3.1	Année à ce jour
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</b>
First Quarter	822.4	49.1	47.3	3.6	Premier trimestre
Second Quarter	890.0	52.4	44.5	3.0	Deuxième trimestre
Year-to-Date	1 712.4	50.8	45.9	3.3	Année à ce jour
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</b>
First Quarter	3 220.6	33.4	63.6	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	4 019.9	32.8	64.2	3.1	Deuxième trimestre
Year-to-Date	7 240.5	33.1	63.9	3.0	Année à ce jour
<b>NORTHERN SERVICES</b>					<b>SERVICES SECTEUR NORD</b>
First Quarter	150.2	53.6	44.5	1.9*	Premier trimestre
Second Quarter	172.7	55.2	43.0	1.9	Deuxième trimestre
Year-to-Date	322.9	54.4	43.7	1.9	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 15.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.3

Discount Carriage - Significance of Differences Between Proportions  
January-June 1986, 1987 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.3

Trafic utilisant des tarifs réduits - Signification des différences entre les proportions  
Janvier-juin 1986, 1987 (données préliminaires).

PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE					POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				
		PASSENGERS	PASSAGERS	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION			PASSENGER-KILOMETRES	PASSAGERS-KILOMETRES	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION
		1987	1986				1987	1986	
<u>TOTAL DOMESTIC</u>					<u>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</u>				
First Quarter	53.5	54.8			59.7	60.1			Premier trimestre
Second Quarter	52.7	56.4	&	*	60.0	62.2			Deuxième trimestre
Year-to-Date	53.1	55.6			59.9	61.3			Année à ce jour
<u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u>					<u>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</u>				
First Quarter	54.0	55.6			60.3	60.9			Premier trimestre
Second Quarter	53.3	57.1	&&	*	60.6	62.9			Deuxième trimestre
Year-to-Date	53.6	56.4	&	*	60.5	62.0			Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</u>				
First Quarter	45.7	49.0			47.3	50.7			Premier trimestre
Second Quarter	42.8	49.6	&&	**	44.5	51.3	&&	**	Deuxième trimestre
Year-to-Date	44.2	49.3	&&	**	45.9	51.0	&&	**	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</u>				
First Quarter	63.0	63.6			63.6	63.8			Premier trimestre
Second Quarter	63.1	64.5			64.2	65.5			Deuxième trimestre
Year-to-Date	63.0	64.1			63.9	64.8			Année à ce jour
<u>NORTHERN SERVICES</u>					<u>SERVICES SECTEUR NORD</u>				
First Quarter	42.6	41.0			44.5	43.2			Premier trimestre
Second Quarter	41.0	41.3			43.0	44.5			Deuxième trimestre
Year-to-Date	41.8	41.1			43.7	43.9			Année à ce jour

The significance of the difference between proportions (P) at time (t) and a previous period (t-1) was tested for both absolute and relative differences. The test statistic (z) is defined by the equations  $z = P_t - P_{t-1}$  and  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  for absolute and relative differences, respectively. In both cases, the null hypothesis being tested is  $z = 0$ . Assuming a normal distribution of z, the difference between proportions is determined to be significant at either the 95% or the 90% confidence level. Results are displayed according to the legend below; a blank indicates that the difference between proportions is not considered significant.

**Legend**

difference:	confidence level	90%	95%	niveau de confiance	différence
	absolute	*	**	absolue	
	relative	&	&&	relative	

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P) pour la période (t) et une période précédente (t-1) à un test statistique pour les différences absolues et relatives. La statistique (z) se définit par les équations  $P_t - P_{t-1}$  et  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  pour les différences absolues et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test l'hypothèse nulle est  $z = 0$ . Sous l'hypothèse d'une répartition normale de la statistique z, la différence entre proportions est vérifiée pour un niveau de signification de 95% et de 90%. Les résultats sont présentés selon la légende indiquée ci-dessous; les différences qui ne sont pas significatives sont indiquées par un espace.

**Légende**

**Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics- January-June 1987 (Preliminary Estimates).**

This review presents preliminary estimates for the first two quarters of 1987 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers. Part I provides quarterly and year-to-date (January-June) estimates by fare type and traffic category. It also focuses on the use of discount fares and provides a comparison with 1986. Part II illustrates quarterly trends for the period 1983-1987 in the utilization of discounted air fares.

**I. Estimates and Discount Fare Utilization**

Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that 53.1% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1987, down from 55.6% in 1986.<sup>2</sup> In 1983, for the corresponding period, 41.1% of the travellers flew on discount fares. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 59.9% of total volume for the first two quarters of 1987, which represents a decrease of 1.4% compared to the same period a year earlier (see Table 4.2).

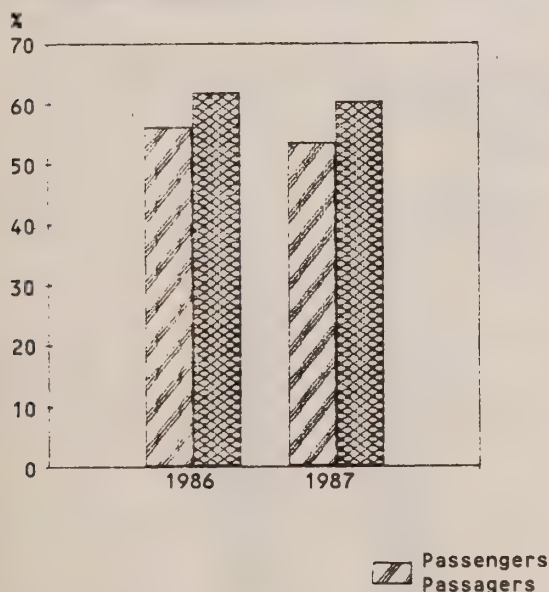
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 compare discount carriage within the southern and northern sectors.<sup>3</sup>

**Figure 4.1**

**Discount Fare Traffic in Canada by Sector, January-June 1986, 1987**

**Figure 4.1.1**

**Total Southern Services  
Total services secteur sud**



(See Explanatory Notes at end of text.)

**Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Janvier-juin 1987 (estimations préliminaires).**

Cette revue présente des estimations préliminaires pour les deux premiers trimestres de 1987 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.<sup>1</sup> La première partie présente des estimations trimestrielles et cumulatives (janvier-juin) par groupe tarifaire et catégorie de trafic. Elle établit également une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1986 et 1987. La deuxième partie illustre les tendances trimestrielles pour la période 1983-1987 dans l'utilisation des tarifs aériens réduits.

**I. Estimations et utilisation des tarifs réduits**

Selon les estimations préliminaires (voir Tableau 4.1), 53.1% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1987, en regard de 55.6% en 1986.<sup>2</sup> En 1983, pour la période correspondante, 41.1% des passagers ont payé des tarifs réduits. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 59.9% du volume total pour les deux premiers trimestres de 1987, soit une baisse de 1.4% par rapport à la même période de l'année précédente (voir Tableau 4.2).

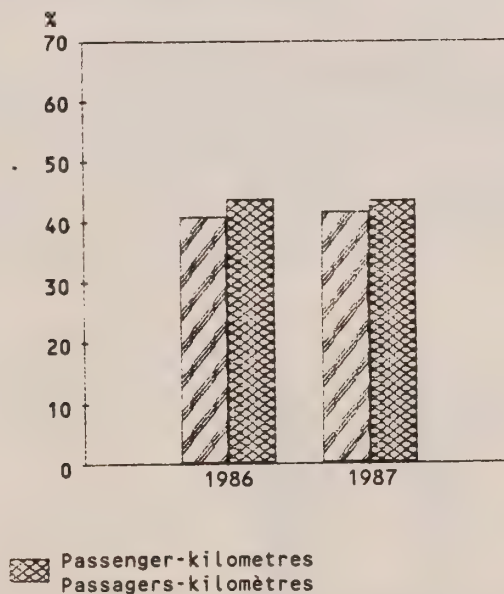
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 4.1.1 et 4.1.2 comparent le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord.<sup>3</sup>

**Figure 4.1**

**Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Janvier-juin 1986, 1987**

**Figure 4.1.2**

**Total Northern Services  
Total services secteur nord**



(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



In the southern sector, 53.6% of passenger traffic was carried on discount fares during the first two quarters of 1987, down from 56.4% in 1986. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers decreased by approximately two percentage points (62.0% to 60.5%) during the same period. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 41.8% of the traffic during the first two quarters of 1987, up from 41.1% in 1986. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services marginally decreased from 43.9% in 1986 to 43.7% in 1987.

It should be noted that in both January-June 1986 and 1987, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling to places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

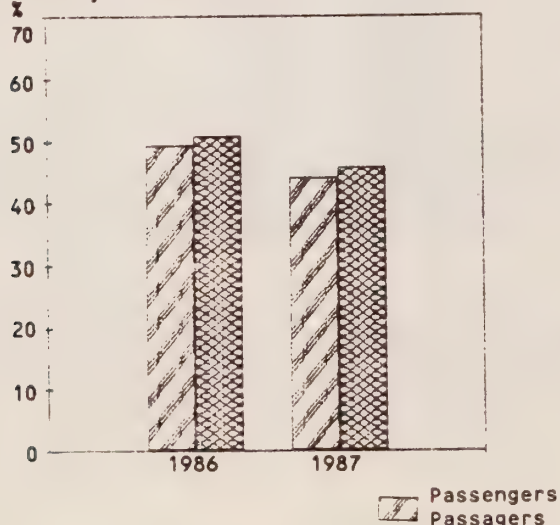
Figures 4.2.1 and 4.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs. The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. For the first two quarters of 1987, discount carriage on long-haul services accounted for 63.0% of passenger volume (representing 63.9% of passenger-kilometres); this compares with 44.2% and 45.9% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in 1986. The proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector decreased by approximately five percentage points from 49.3% in 1986 to 44.2% in 1987. The 1987 figure compares to the 1985 level (43.3%).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1986, 1987

Figure 4.2.1

Southern Short-Haul  
Secteur sud, court-courriers



Dans le secteur sud, 53.6% du trafic de passagers bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1987, comparativement à 56.4% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passager utilisant les tarifs réduits a diminué approximativement de deux points de pourcentage (62.0% à 60.5%) durant la même période. Par comparaison, pour les services du nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 41.8% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1987, e regard de 41.1% en 1986. En termes de passagers-kilomètre, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, a décliné marginalement de 43.9% en 1986 à 43.7% en 1987.

Il convient de noter que durant la période de janvier-juin 1986 et 1987, environ 97.0% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

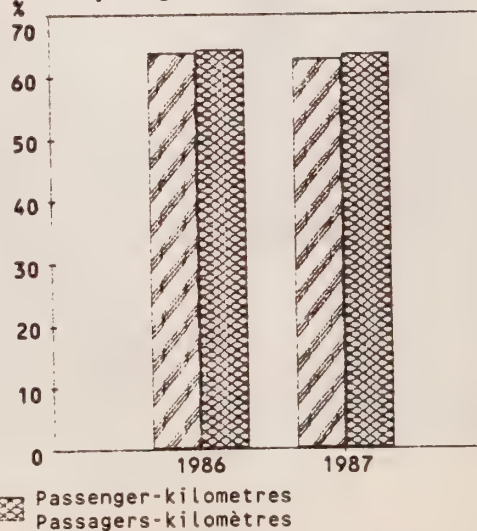
Les Figures 4.2.1 et 4.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon. Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport de passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Pour les deux premiers trimestres de 1987, pour l'ensemble des parcours de long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 63.0% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 63.9% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 44.2% et 45.9% respectivement. On peut remarquer une tendance similaire en 1986. La proportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) a diminué approximativement de cinq points de pourcentage, passant de 49.3% en 1986 à 44.2% en 1987. Le chiffre de 1987 est comparable au niveau observé en 1985 (43.3%).

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, service court-courriers et long-courriers, Janvier-juin, 1986, 1987

Figure 4.2.2

Southern Long-Haul  
Secteur sud, long-courriers

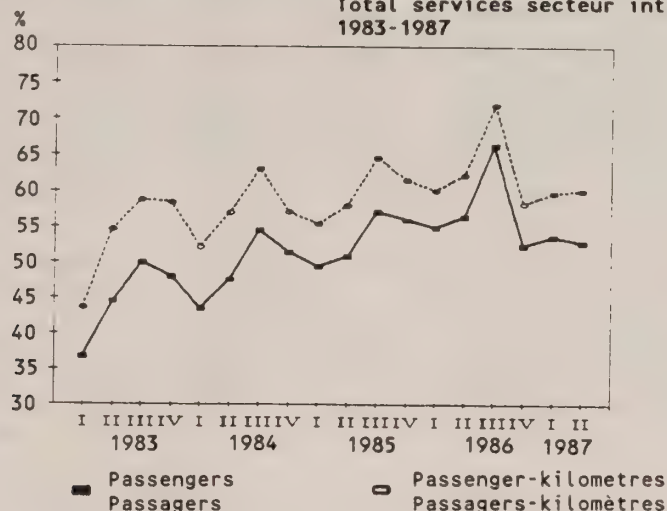


## II. Quarterly Trends in Utilization of Discount Fares

Figure 4.3 shows the quarterly distribution of the utilization of discounted air fares in terms of passengers and passenger-kilometres for total domestic services since 1983.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares  
Total Domestic Services  
1983-1987



The chart shows marked seasonal variations with an identifiable third quarter peak and a first quarter trough, with the exception of the years 1986 and 1987, when the trough was reached during the fourth and second quarters respectively. During the third quarter of 1986, a record peak was registered, when 66.4% of passengers travelling on domestic scheduled flights took advantage of some form of discount.

This unprecedented proportion of discount fares in Canada during the third quarter of 1986 can be attributed to two principal factors. First, the increased competition between scheduled carriers (Wardair initiated domestic scheduled services in May 1986), has stimulated the increment of discount fares on high-density routes. Second, the event of EXPO 86 in Vancouver also had a significant impact on the utilization of discount fares.

The chart also shows that on a seasonal basis, there has been a continuous increase in the carriage of passengers on discount fares until the fourth quarter 1986, when decreases have been recorded over the corresponding quarter of the previous year.

Figure 4.3 shows that the relationship between passengers and passenger-kilometres remains relatively constant over time.

The trends in discount carriage in the southern and northern sectors are shown in Figures 4.4.1 and 4.4.2. As for the total domestic sector, the charts show that on a seasonal basis, the number of passengers travelling on discount fares increased continuously until the fourth quarter 1986, when both sectors have registered decreases over the corresponding period a year earlier.

## II. Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs réduits

La Figure 4.3 présente la distribution trimestrielle de l'utilisation des tarifs aériens réduits en termes de passagers et de passagers-kilomètres pour le secteur intérieur depuis 1983.

Figure 4.3

Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits  
Total services secteur intérieur  
1983-1987

Le diagramme montre des variations saisonnières marquées atteignant clairement un sommet au troisième trimestre et un creux au premier trimestre, à l'exception des années 1986 et 1987 alors que le creux fut atteint respectivement au cours du quatrième et du deuxième trimestres. Durant le troisième trimestre de 1986, un sommet record fut enregistré, alors que 66.4% des passagers voyageant sur des vols à horaire fixe ont profité des tarifs réduits.

Cette proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du troisième trimestre de 1986 peut s'expliquer par deux facteurs principaux. En premier lieu, la compétition accrue entre les transporteurs à horaire fixe (Wardair a inauguré des services intérieurs à horaire fixe en mai 1986) a stimulé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes à forte densité de passagers. En deuxième lieu, l'événement d'EXPO 86 à Vancouver a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits.

Le diagramme montre également que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de façon continue jusqu'au quatrième trimestre de 1986, alors que des baisses ont été enregistrées par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

La Figure 4.3 montre que le rapport entre les passagers et les passagers-kilomètres reste relativement constant dans le temps.

Les tendances au niveau des tarifs réduits dans les secteurs sud et nord sont présentées dans les Figures 4.4.1 et 4.4.2. Comme pour le secteur intérieur, les diagrammes montrent que sur une base saisonnière, le nombre de passagers voyageant à prix réduit a augmenté continuellement jusqu'au quatrième trimestre de 1986, alors que les deux secteurs ont accusé des baisses par rapport à la période correspondante une année plus tôt.

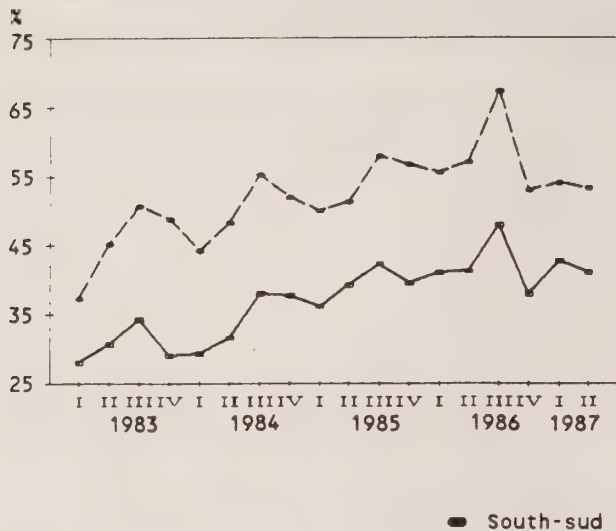


Figure 4.4

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares  
Total Southern and Northern Services  
1983-1987

Figure 4.4.1

Passengers  
Passagers



## EXPLANATORY NOTES

1. Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I carriers. In 1987, four carriers (Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair) reported fare basis data.
2. All estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, as indicated in Table 4.3, it has also been established that, at a 90% confidence level, there is only significant difference between 1986 and 1987 (year-to-date second quarter) estimates for total southern services and southern services (short-haul).
3. Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985. The southern sector is further sub-divided in SHORT-HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG-HAUL (distances of 800 kilometres or more).

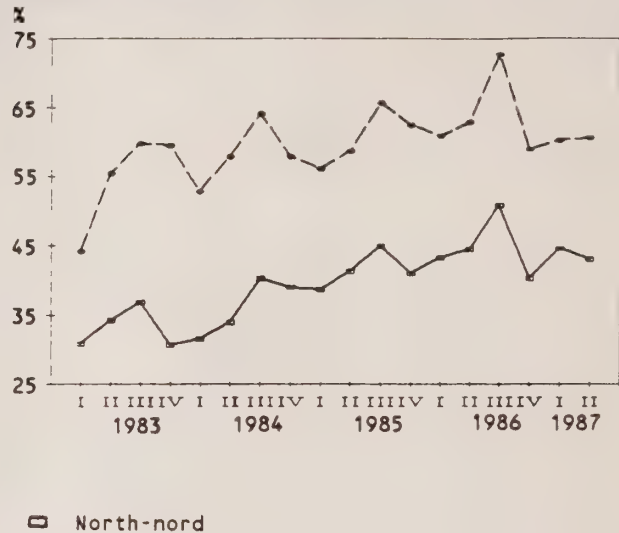
For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Figure 4.4

Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits  
Total services secteurs sud et nord  
1983-1987

Figure 4.4.2

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres



## NOTES EXPLICATIVES

1. Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs de niveau I. En 1987, quatre transporteurs, (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair) ont déclaré des données sur la base tarifaire.
2. Toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Statistiquement, tel qu'indiqué dans le Tableau 4.3, il est également à noter que pour un niveau de confiance de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1986 et 1987 (année à ce jour pour les deux premiers trimestres) sont significatives seulement pour le secteur sud et le secteur sud (court-courriers).
3. Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985. Le trafic du secteur sud est de plus, réparti entre court-courriers (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courriers (des parcours de 800 kilomètres ou plus).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).



PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Catalogue	Canada	Foreign \$ Autre
0-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	85.00	95.00
1-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	88.00	92.00
1-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	85.00	95.00
1-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	110.00	114.00
1-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	31.00	32.00
1-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00	36.00
1-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	32.00	33.00
1-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
1-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50
2-001 Railway Carloadings, M., Bil.	75.00	85.00
2-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	95.00	105.00
2-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50	44.00
2-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
3-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	65.00	75.00
3-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
3-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	15.00	16.00
3-219 Road Motor Vehicles: Registrations A., Bil.	15.00	16.00
3-222 Trucking in Canada, A., Bil.	32.00	33.50
4-205 Shipping in Canada, A., Bil.	32.00	33.00

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication, please telephone toll free, 1-800-267-6677.

January 1988

PUBLICATIONS DISPONIBLES A LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	
50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.	51-205
51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	51-501F
52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.	52-211
52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.	52-215
53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner sans frais, 1-800-267-6677.

Janvier 1988

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

## Service Bulletin

Aviation  
Statistics  
Centre

Transportation Division

## Bulletin de service

Centre  
des statistiques  
de l'aviation

Division des transports



Vol. 20, No. 9

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

HIGHLIGHTS

- Preliminary operational data for the first six months of 1988 show that passenger-kilometres flown on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 11.7% over the same period of 1987.
- Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 4.0% during the first four months of 1988 compared to the same period in 1987.
- Air passenger origin and destination data indicate that the number of passengers travelling on scheduled services between Montréal and Fort Lauderdale has increased by 40.8% during 1987 compared to 1986.
- The total hours flown by Canadian registered civil aircraft decreased by 2.6% in 1986 to 3,172,506 hours. Total hours flown have decreased every year since 1980, largely due to the steady decline in private aircraft utilization.
- Special Release: Multi Modal Statistics  
In 1986, Canadian air carriers accounted for 86.0% of public transportation intercity passenger revenue.

RECENT RELEASE

- Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Third Quarter 1987 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September, 1988

Vol. 20, N° 9

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

FAITS SAILLANTS

- Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 11.7% du nombre de passagers-kilomètres réalisés pour les six premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- Au cours des quatre premiers mois de 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.0% par rapport à la même période en 1987.
- Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols à horaire fixe entre Montréal et Fort Lauderdale a augmenté de 40.8% au cours de 1987 par rapport à 1986.
- Les heures volées par des aéronefs civils canadiens ont diminué de 2.6% pour s'établir à 3,172,506 en 1986. Le total des heures volées a fléchi à chaque année depuis 1980, principalement à cause de la diminution des heures volées par les aéronefs privés.
- Communiqué spécial: les statistiques multi-modales  
En 1986, les transporteurs aériens canadiens ont réalisé 86.0% des recettes de passagers du transport public interurbain.

MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, troisième trimestre 1987 (n° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1988



TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, June  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, juin 1988.

	June 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Juin	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
Operational Statistics	'000		'000		Statistiques des opérations
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaire et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	1,930	-1.2	10,580	2.9	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	133	9.0	1,647	0.3	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,063	-0.6	12,227	2.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	4 252 195	8.3	21 391 115	11.7	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	486 540	0.3	4 744 653	-1.2	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 738 735	7.4	26 135 769	9.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 994 141	9.7	30 715 326	6.9	Sièges-kilomètres disponibles Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	660 675	6.8	6 061 431	1.2	Sièges-kilomètres disponibles D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 654 817	9.4	36 776 758	5.9	Sièges-kilomètres disponibles Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	70.9	...	69.6	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	73.6	...	78.3	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	71.2	...	71.1	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	110 278	11.1	595 551	9.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	3 805	-19.8	29 549	-20.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	114 084	9.7	625 101	7.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	62	-1.6	355	0.6	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	333 577	5.8	1 850 804	5.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Financial Statistics	\$'000		\$'000		Statistiques financières
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit toll	449,530	5.9	2,256,110	7.8	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	38,730	22.1	241,193	0.4	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	514,415	7.9	2,601,365	6.9	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	471,306	14.1	2,577,294	12.2	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	16,607	14.1	101,508	-5.4	Total des frais d'intérêt

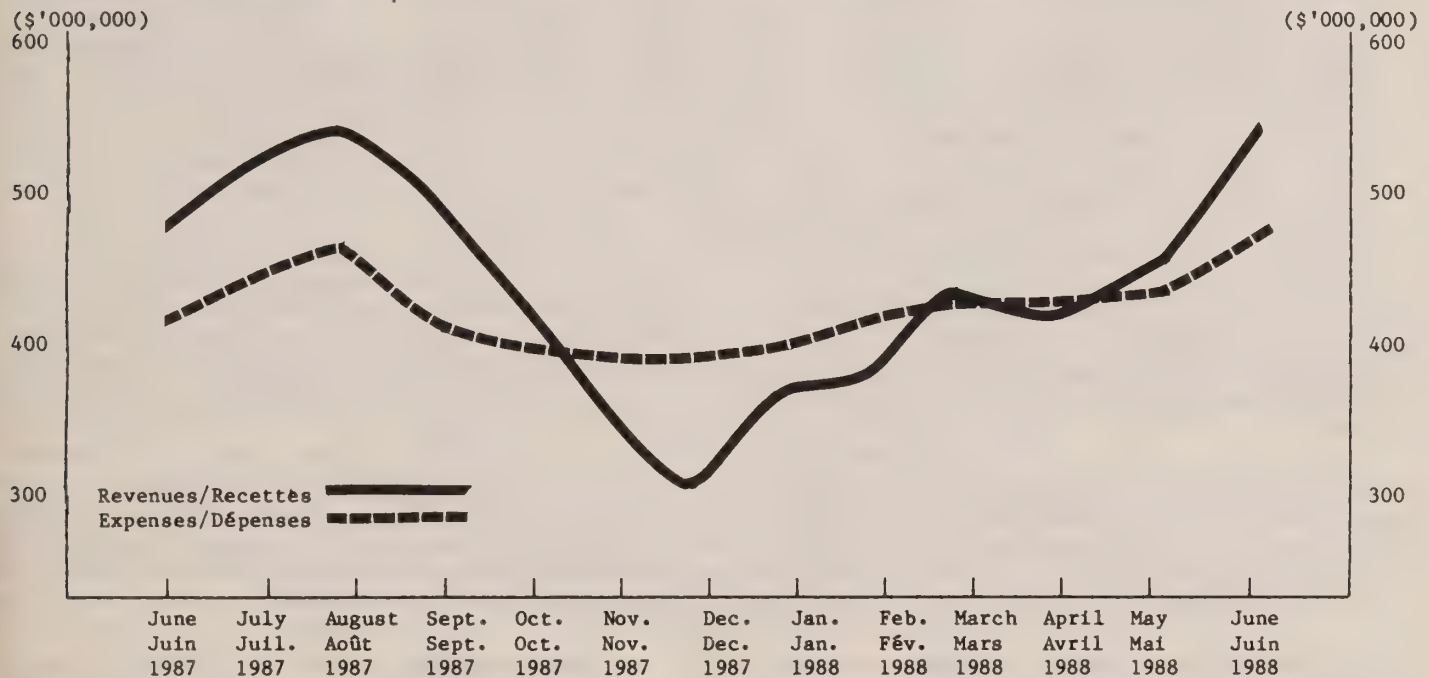
A year-to-date comparison of the Level I figures for June 1988 over June 1987 shows that passengers, goods tonnes-kilometres and passenger-kilometres increased by 2.6%, 7.1% and 9.1% respectively.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October 1987, and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$24.1 million as of June 1988. For the same period of 1987, these carriers had recorded a \$135.9 million operating income.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from June 1987 to June 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les six premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 2.6%, 7.1% et 9.1% respectivement.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre 1987, et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de 24.1 millions de dollars pour les six premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs avaient enregistré un revenu opérationnel de 135.9 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de juin 1987 à juin 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. April and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	April 1988	% Change April 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Variation en % Avril	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	26,331	-1.6	108,242	7.4
2	Vancouver International BC-CB	25,750	6.1	96,177	9.2
3	Calgary International ALTA-ALB	17,605	3.5	68,120	15.6
4	Victoria International BC-CB	16,677	3.2	58,731	-0.5
5	Montreal International QUÉ	15,737	8.5	60,724	16.2
6	St. Hubert QUÉ	14,886	7.7	43,662	-12.4
7	Winnipeg International MAN	13,909	-0.9	49,040	8.9
8	Ottawa International ONT	13,148	-1.0	53,307	7.6
9	Boundary Bay BC-CB	13,058	7.6	47,489	11.0
10	Abbotsford BC-CB	12,771	12.0	51,175	29.1
11	Buttonville ONT	12,610	6.6	45,187	5.6
12	Toronto Island ONT	11,555	-28.7	48,442	-6.5
13	Saskatoon SASK	10,882	9.9	39,657	36.5
14	Langley BC-CB	10,861	19.8	43,055	21.7
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,695	3.4	38,392	8.3
16	Springbank ALTA-ALB	10,683	-5.0	30,557	-29.6
17	Hamilton City ONT	10,545	-0.7	42,947	17.8
18	St. Andrews MAN	10,495	19.3	33,361	22.0
19	Pitt Meadows BC-CB	9,763	-9.2	36,348	8.4
20	Thunder Bay ONT	9,314	-1.6	34,681	4.4
21	Quebec QUÉ	9,271	-19.9	31,303	-12.9
22	Regina SASK	8,728	28.5	28,512	9.5
23	London ONT	8,578	-2.5	32,110	-9.5
24	Edmonton International ALTA-ALB	8,400	28.4	28,789	6.8
25	Oshawa ONT	7,711	-3.5	28,345	-2.9
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		319,963	2.1	1,178,353	5.4
Total - Transport Canada Towers (60)		469,390	0.6	1,696,239	4.0
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 4.0% during the first four months of 1988 compared to the same period in 1987. Itinerant totals were up 5.3% to 1,045,516 movements while local totals increased by 2.0% over the four months of 1987 to 650,723 movements.

In April 1988 total movements at all Transport Canada towered airports increased by 0.6% over April 1987. Itinerant movements increased by 0.2% to 280,937 while local movements showed a 1.1% increase to 188,453 when compared to the same month last year.

Toronto Island airport recorded a large decrease in both itinerant and local movements in April 1988, relative to last year, because of a decrease of 2,359 in the number of general aviation movements (private, training, and rental). In contrast, commercial unit toll movements at the island were down by only 200 movements from the April figures for 1987.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Avril et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	April 1988	% Change April 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Variation en % Avril	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	26,331	-1.6	108,242	7.4
2	Vancouver International BC-CB	25,750	6.1	96,177	9.2
3	Calgary International ALTA-ALB	17,605	3.5	68,120	15.6
4	Victoria International BC-CB	16,677	3.2	58,731	-0.5
5	Montreal International QUÉ	15,737	8.5	60,724	16.2
6	St. Hubert QUÉ	14,886	7.7	43,662	-12.4
7	Winnipeg International MAN	13,909	-0.9	49,040	8.9
8	Ottawa International ONT	13,148	-1.0	53,307	7.6
9	Boundary Bay BC-CB	13,058	7.6	47,489	11.0
10	Abbotsford BC-CB	12,771	12.0	51,175	29.1
11	Buttonville ONT	12,610	6.6	45,187	5.6
12	Toronto Island ONT	11,555	-28.7	48,442	-6.5
13	Saskatoon SASK	10,882	9.9	39,657	36.5
14	Langley BC-CB	10,861	19.8	43,055	21.7
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,695	3.4	38,392	8.3
16	Springbank ALTA-ALB	10,683	-5.0	30,557	-29.6
17	Hamilton City ONT	10,545	-0.7	42,947	17.8
18	St. Andrews MAN	10,495	19.3	33,361	22.0
19	Pitt Meadows BC-CB	9,763	-9.2	36,348	8.4
20	Thunder Bay ONT	9,314	-1.6	34,681	4.4
21	Quebec QUÉ	9,271	-19.9	31,303	-12.9
22	Regina SASK	8,728	28.5	28,512	9.5
23	London ONT	8,578	-2.5	32,110	-9.5
24	Edmonton International ALTA-ALB	8,400	28.4	28,789	6.8
25	Oshawa ONT	7,711	-3.5	28,345	-2.9
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		319,963	2.1	1,178,353	5.4
Total - Transport Canada Towers (60)		469,390	0.6	1,696,239	4.0
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Au cours des quatre premiers mois de 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.0% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,045,516 soit une hausse de 5.3% par rapport aux quatre premiers mois de 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 2.0% pour s'établir à 650,723.

Pour le mois d'avril 1988 les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 0.6% par rapport au mois d'avril 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 280,937, soit une hausse de 0.2% par rapport au mois d'avril 1987 et les mouvements locaux ont augmenté de 1.1% pour atteindre 188,453.

Au cours du mois d'avril 1988, on a observé une diminution substantielle dans le nombre de mouvements itinérants et locaux à l'aéroport Toronto Island relativement à l'année précédente, à cause d'une baisse globale dans le nombre de mouvements d'aéronefs de l'aviation générale (vols privés, d'entraînement et d'aéronefs loués) de 2359. Par contraste, les mouvements pour les services commerciaux à taux unitaires ont diminué de seulement 200 mouvements comparativement à avril 1987.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1987 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - quatrième trimestre et annuel 1987 (données préliminaires).

Rank	City Pair	Fourth Quarter 1987	Fourth Quarter 1986	Annual 1987	Annual 1986	% Change Annual 1987/1986
Rang	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Annuel	Annuel	Variation en % Annuel
1	Toronto-New York	163,500	181,540	722,630	747,320	-3.3
2	Montréal-New York	75,550	97,340	339,990	460,980	-26.3
3	Toronto-Chicago	63,450	59,310	283,200	260,260	8.8
4	Toronto-Boston	56,400	48,270	223,300	200,400	11.4
5	Toronto-Los Angeles	47,360	48,110	202,040	197,940	2.1
6	Montréal-Miami	40,680	51,890	156,710	172,080	-8.9
7	Montréal-Boston	35,160	39,660	151,330	160,910	-6.0
8	Toronto-Miami	33,720	45,690	146,050	154,990	-5.8
9	Vancouver-Los Angeles	32,810	47,180	157,600	253,420	-37.8
10	Toronto-San Francisco	29,430	28,880	134,550	130,050	3.5
11	Toronto-Tampa/St. Petersburg	27,070	33,040	123,130	112,500	9.5
12	Toronto-Washington/Baltimore	26,700	24,080	106,480	96,960	9.8
13	Montréal-Ft. Lauderdale	26,260	21,620	91,960	65,320	40.8
14	Calgary-Los Angeles	23,350	22,790	104,380	97,350	7.2
15	Vancouver-Hawaii	21,240	22,620	91,870	74,200	23.8
16	Toronto-Detroit	19,720	22,160	94,490	95,830	-1.4
17	Toronto-Philadelphia	19,440	23,200	80,000	85,690	-6.6
18	Vancouver-San Francisco	18,380	35,810	101,200	210,660	-52.0
19	Montréal-Chicago	17,920	17,680	80,810	89,430	-9.6
20	Montréal-Los Angeles	16,740	16,630	70,720	74,880	-5.6
21	Toronto-Cleveland	16,690	25,240	71,020	75,070	-5.4
22	Montréal-Tampa/St. Petersburg	16,430	16,860	65,900	62,600	5.3
23	Montréal-Washington/Baltimore	16,160	16,710	59,440	80,800	-26.4
24	Toronto-Dallas/Ft. Worth	14,500	15,130	66,950	71,870	-6.9
25	Vancouver-Seattle/Tacoma	13,070	13,900	87,170	86,110	1.2
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		871,730	975,340	3,812,920	4,117,620	-7.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,649,670	1,838,800	7,335,520	7,740,030	-5.2

Air passenger origin and destination data indicate that 1,649,670 passengers travelled between Canada and the United States during the fourth quarter of 1987, a drop of 10.3%, when compared to the fourth quarter of 1986.

Major fluctuations of the top twenty-five markets reflect cessation or introduction of transborder services. The large decreases at Vancouver reflect the return to normal in 1987 from the unusually high levels generated by EXPO 86.

The substantial increase in traffic recorded for Montréal-Ft. Lauderdale for 1987 compared to 1986, reflects an increase in service offered by Delta Airlines.

For further information, please contact Mr. M. Burchell (819-997-0198).

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 1,649,670 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du quatrième trimestre de 1987, soit une diminution de 10.3% par rapport au quatrième trimestre de 1986.

L'introduction ou la cessation de services transfrontaliers sont à l'origine de variations importantes affectant les vingt-cinq premières paires de villes. Les baisses substantielles enregistrées à Vancouver en 1987 représentent un retour à des conditions normales comparées aux niveaux élevés de 1986 compte tenu d'EXPO 86.

La hausse substantielle du trafic enregistrée pour Montréal-Ft. Lauderdale au cours de 1987 par rapport à 1986, reflète une augmentation des services offerts par Delta Airlines.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Comparison of Canadian Registered Civil Aircraft With a Valid Certificate of Airworthiness and Hours Flown 1986, 1985, 1984

	1986	% Change 1986/1985 Variation en %	1985	% Change 1985/1984 Variation en %	1984	
Total Aircraft	17,979	2.8	17,483	-0.9	17,636	Aéronef total
Hours Flown	3,172,506	-2.6	3,256,280	-2.0	3,322,200	Heures volées
Private Aircraft	13,298	1.9	13,044	-0.7	13,129	Aéronef privé
Hours Flown	764,235	-18.2	934,026	-9.0	1,027,218	Heures volées
Commercial Aircraft	4,401	5.4	4,174	-1.6	4,242	Aéronef commerc
Hours Flown	2,302,952	4.5	2,203,812	1.3	2,176,118	Heures volées

The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness (C of A) increased by 2.8% to 17,979 in 1986. This was the first year to year increase since 1982. Hours flown by these aircraft fell by 2.6% to 3,172,506 in 1986. Total hours flown have decreased every year since 1980, largely due to the steady decline in private hours flown.

Although the number of private aircraft with a valid C of A increased by 1.9% to 13,298, in 1986 the hours flown have dropped by 18.2% to only 764,235. This is the lowest total since 1971 and represents an annual utilization rate of only 57.5 hours per aircraft, the lowest figure since the survey began. The hours flown by private aircraft have decreased by 42.6% since their record level of 1,331,677 hours in 1981.

The number of commercial aircraft increased by 5.4% in 1986 to 4,401, while the hours flown increased by 4.5% to 2,302,952. This is the third consecutive increase in hours flown since 1983.

The number of accidents to Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness increased by 7.5% in 1986 to 471 from 438 in 1985. This is the first increase since 1981.

For further information on the contents of publication TP2468 "Civil Aircraft Activity in Canada", please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 4.

Comparaison des aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité et heures volées 1986, 1985, 1984

Le nombre total d'aéronefs civils ayant un certificat valide de navigabilité (CdN) a augmenté de 2.8% en 1986 pour atteindre 17,979, ce qui représente la première augmentation depuis 1982. Les heures volées par les aéronefs ont diminué de 2.6% pour s'établir à 3,172,506 en 1986. Le total des heures volées a fléchi à chaque année depuis 1980, principalement à cause de la diminution des heures volées par les aéronefs privés.

Bien que le nombre d'appareils privés ayant un CdN ait augmenté de 1.9% pour s'établir à 13,298 en 1986, le nombre d'heures de vol réalisées par ces appareils a diminué de 18.2%, passant à 764,235. Ce total est le plus bas depuis 1971 et représente un taux d'utilisation annuel de seulement 57.5 heures par aéronef; ceci est le plus bas taux depuis le début de l'enquête. Les heures volées par les aéronefs privés ont diminué de 42.6% depuis le niveau record de 1,331,677 heures en 1981.

Le nombre d'aéronefs commerciaux a totalisé 4,401 en 1986, soit une augmentation de 5.4% relativement à 1985, alors que les heures volées ont augmenté de 4.5% pour s'établir à 2,302,952. Cette hausse représente la troisième augmentation consécutive en terme des heures volées depuis 1983.

Le nombre d'accidents impliquant des aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité est passé de 438 en 1985 à 471 en 1986, soit une hausse de 7.5%; ceci reflète la première augmentation depuis 1981.

Pour de plus amples renseignements concernant la publication TP2468 "Activités des aéronefs civils au Canada", prière de communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



## SPECIAL RELEASE

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

## MULTI MODAL STATISTICS

## LES STATISTIQUES MULTI-MODALES

TABLE 5.1

TABLEAU 5.1

Share of Passenger Revenues by Mode of transport 1982-86(1) ('000,000 of dollars)

Portion des recettes de passagers par mode de transport 1982-86(1) ('000,000 de dollars)

Mode of Transport	1986	1985	1984	1983	1982	Mode de transport
Total	8,740	8,036	7,285	6,846	6,585	Total
Rail	250	245	219	210	196	Ferroviaire
Intercity Bus	336	330	322	343	327	Autobus interurbain
Urban Transit	2,283	1,912	1,691	1,600	1,470	Transport urbain
School Buses	640	597	516	478	446	Autobus scolaires
Other Bus	154	156	152	148	144	Autres autobus
Marine	111	89	83	81	75	Transport maritime
Air	5,006	4,707	4,302	3,986	3,927	Transport aérien

Note 1: These figures include operating subsidies, except rail.

NOTE 1: Les subventions opérationnelles sont comprises dans ces chiffres, sauf pour le transport ferroviaire.

## INTRODUCTION

## INTRODUCTION

From time to time, the Aviation Statistics Centre receives requests for information comparing statistics for air transport with those for other modes of transport. For this reason, it was decided to include two tables of comparative data for various modes of transport. All of the data presented are based on surveys conducted by the Transportation Division of Statistics Canada. Please note that these data are limited since not all variables collected for air transport are available for the other modes. However, the coverage of surveys for which data are presented include carriers of passengers and/or goods.

De temps en temps, le Centre des statistiques de l'aviation reçoit des demandes pour des données comparatives entre le transport aérien et les autres modes de transport. C'est pourquoi, nous avons décidé de présenter deux tableaux de données comparatives pour les différents modes de transport. Tous les chiffres dans ces tableaux proviennent des enquêtes de la Division des transports de Statistique Canada. Notez bien que ces données ont certaines limites parce que tous les éléments disponibles pour le transport aérien ne sont pas disponibles pour les autres modes de transport. Mais les enquêtes pour lesquelles les données sont présentées incluent les transporteurs de passagers et/ou de marchandises.

## REVENUE DATA

## DONNÉES SUR LES RECETTES

In terms of revenue earned for the different modes of transport, air carriers were dominant in passenger traffic. Of the \$6,585 million earned for passenger traffic in 1982 by all modes, 59.6% was accounted for by air carriers. This percentage remained relatively constant for the period under study. It stood at 57.3% in 1986 when carriers for all modes took in revenues of \$8,740 million for passengers, with air carriers accounting for \$5,006 million.

Au point de vue des recettes reçues par les différents modes de transport, les transporteurs aériens étaient dominants dans le transport de passagers. Du total de \$6,585 millions générés par le transport de passagers pour tous les modes de transport en 1982, 59.6% provenaient du transport aérien. Ce pourcentage est demeuré relativement constant pour la période à l'étude. Il s'établissait à 57.3% en 1986, alors que les recettes de passagers des transporteurs pour tous les modes ont atteint \$8,470 millions; de ce total, les transporteurs aériens ont recueilli \$5,006 millions.

In 1986, the revenue for goods transported by air was \$975 million, or 16.3% of total air transport revenues. Although this was small relative to revenues for goods moved by other modes, it represented a significant portion of air transport revenue.

En 1986, les recettes pour les marchandises transportées par avion s'élevaient à \$975 millions, ou 16.3% du total des recettes pour le transport aérien. Quoique ce montant soit peu élevé comparativement aux recettes générées par les autres modes de transport pour le transport de marchandises, il représente une portion importante des recettes totales du transport aérien.



TABLE 5.2

## Principle Statistics - 1986

TABLEAU 5.2

## Les statistiques principales - 1986

	Air	For Hire Trucking	Private Trucking	Intercity Bus, School Bus & Other Bus	Urban Transit	Rail	Marin
	Transport aérien	Camionnage publique	Camionnage privé	Autobus interurbain, scolaire et autres autobus	Transport urbain	Transport ferroviaire	Trans marit
No. of Carriers Surveyed/ Nombre de transporteurs inclus	683	6,211 <sup>(1)</sup>	2,676 <sup>(2)</sup>	890 <sup>(1)</sup>	70 <sup>(1)</sup>	29	296
Total Revenue ('000,000) <sup>(3)</sup> Recettes, total	5,981	8,628	...	1,130	2,283	7,570	2,203
Passenger Revenue ('000,000) Recettes, passagers	5,006	...	...	1,130	2,283	250	111
Goods Revenue ('000,000) Recettes, marchandises	975	8,628	...	--	...	6,217	1,107
Expenses ('000,000) Dépenses	5,738	8,209	4,103	1,013	2,058	6,787	2,736
Fuel Cost ('000,000) Coût du carburant	1,137	818	630	138	113	625	258
Total Assets ('000,000,000) Total de l'actif	6.9	4.8	..	1.0	..	13.1	1.5
No. of Employees ('000) Nombre d'employés	45.5	97.3	65.6	31.6	35.7	84.8	22.3
Passengers Carried ('000,000) Passagers transportés	30.8	...	...	25.5 <sup>(4)</sup>	1,522.4	23.0	30.7
Goods Carried (000 000 metric tonnes/tonnes métriques) Marchandises transportées	0.6	187.2 <sup>(5)</sup>	71.4	--	...	279.3	327.6 <sup>(6)</sup>
RATIOS/PROPORTIONS							
Revenue/Total Assets-Recettes- Total de l'actif	0.83	1.80	...	1.13	..	0.58	1.42
Revenue/Employee (\$) - Recet- tes/Employé (\$)	131,450	88,674	...	35,759	63,950	89,269	98,594
% Fuel Cost/Expenses-% Coût de carburant/Dépenses	19.81	9.96	15.35	13.62	5.49	9.21	9.43

- (1) Includes carriers with annual revenues in excess of \$100,000.  
 (2) Includes companies with 15 or more vehicles.  
 (3) In some cases, Total Revenue includes operating subsidies and miscellaneous revenue.  
 (4) Intercity bus only.  
 (5) Domestic intercity transportation of goods only.  
 (6) Tonnage relates to coastwise and international shipping activity by all carriers calling at Canadian ports, whereas financial and operational data are derived from a survey of Canadian-domiciled carriers.

## SYMBOLS

- .. figures not available.  
 ... figures not appropriate or not applicable.  
 -- amount too small to be expressed.

- (1) Comprend les transporteurs qui ont des recettes annuelles supérieures à \$100,000.  
 (2) Comprend les compagnies avec 15 camions ou plus.  
 (3) Dans quelques cas, Recettes, total comprend subventions opérationnelles et les recettes diverses.  
 (4) Autobus interurbain seulement.  
 (5) Le transport de marchandises interurbain national seulement.  
 (6) Marchandises transportées comprend les activités de transport maritime national et international de tous les transporteurs dans les ports canadiens. Les données financières et opérationnelles comprennent les transporteurs domiciliés au Canada seulement.

## SIGNES CONVENTIONNELS

- .. nombres indisponibles.  
 ... n'ayant pas lieu de figurer.  
 -- nombres infimes.

## OPERATIONAL DATA

In 1986, Canadian air carriers flew more than 52 billion passenger-kilometres. In absolute terms, they flew 30.8 million passengers which was more than the passenger counts for either Intercity Bus or Rail.

The weight of goods flown by air does not compare with that transported by the more traditional goods transportation modes. In 1986, 600 000 metric tonnes of goods were flown by Canadian air carriers. However, as noted above, revenues from the movement of goods are significant to Canadian air carriers.

## RATIOS

Revenue/Total Assets was at 0.83 for air in 1986. This reflects a relatively high investment in the industry, especially as compared to Trucking and Marine Transport.

It is worth noting that for the same year, Revenue/Employee for air was the highest for all modes at \$131,450. The ratio of Fuel Cost/Total Expenses for air was also the highest for all modes standing at 19.8%.

## CONCLUSION

Comparisons are limited due to the lack of availability of some key indicators such as passenger-kilometres and goods tonne-kilometres for certain modes. They are limited also by some conceptual differences between the different surveys. However, if you are interested in more comparative statistics for the various modes of transport, we would be interested in receiving your input.

For further information, please contact Mr. Doug Rankin (819-997-6183).

## DONNÉES OPÉRATIONELLES

En 1986, les transporteurs aériens canadiens ont eu une production de plus de 52 milliards de passagers-kilomètres. En chiffres absolus, 30.8 millions de passagers ont voyagé par avion. Ce chiffre était supérieur au nombre de passagers qui ont voyagé par autobus interurbain ou par train.

Le poids des marchandises transportées par avion ne se compare pas avec le poids des marchandises transportées par les modes de transport plus traditionnels. En 1986, le poids des marchandises transportées par les transporteurs aériens canadiens était de 600 000 tonnes. Cependant, tel que noté ci-dessus, les recettes prélevées pour le transport de marchandises sont importantes pour les transporteurs aériens canadiens.

## LES PROPORTIONS

La proportion, recettes/total de l'actif s'établissait à 0.83 pour le transport aérien en 1986. Ceci indique un investissement relativement élevé dans l'industrie, particulièrement en comparaison avec le camionnage ou le transport maritime.

Notez bien, que pour la même année, le rapport recettes/employé pour les transporteurs aériens a atteint \$131,450, soit le plus élevé pour tous les modes de transport. Aussi, la proportion coût du carburant/dépenses totales pour le transport aérien a été la plus élevée de tous les modes de transport s'établissant à 19.8%.

## CONCLUSION

Les données présentées sont limitées dû à l'indisponibilité de certains indicateurs clés pour certains modes de transport, comme par exemple, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de marchandises. Elles sont également limitées à cause de certaines différences conceptuelles qui existent entre les diverses enquêtes. Cependant, si vous êtes intéressé à recevoir d'autres données comparatives pour les différents modes de transport, veuillez nous faire part de vos besoins.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut sur demande et contre recouvrement de frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---





Service  
Canada

# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 10

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- Preliminary operational data for the first seven months of 1988 show that passenger-kilometres flown on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 12.1% over the same period of 1987.
- Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 4.8% during the first five months of 1988 compared to the same period in 1987.

### SPECIAL RELEASES

- Passenger traffic on commuter and local air carriers for other unit toll services increased by 30.1% in 1987. This marks the third consecutive annual increase since 1985.
- Preliminary data reported by four major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair - indicate that 54.9% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first three quarters of 1987, down from 59.6% for the corresponding period in 1986.

### RECENT RELEASE

- Air Carrier Operations in Canada, October-December, 1987 (Catalogue No 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October, 1988

Vol. 20, N° 10

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 12.1% du nombre de passagers-kilomètres réalisés pour les sept premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- Au cours des cinq premiers mois de 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.8% par rapport à la même période en 1987.

### COMMUNIQUÉS SPÉCIAUX

- En 1987, le trafic aérien de passagers voyageant sur d'autres services à taux unitaires opérés par des transporteurs aériens de navette et locaux a augmenté de 30.1%. Cette variation constitue la troisième augmentation annuelle consécutive depuis 1985.
- Selon les données fournies par quatre transporteurs aériens canadiens (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair) 54.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1987, en regard de 59.6% pour la période correspondante en 1986.

### MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- Opérations des transporteurs aériens au Canada, Octobre-décembre, 1987 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1988



TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, July  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, nive-  
au I, Juillet 1988

	July 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Juillet	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
<b>Operational Statistics</b>	<b>'000</b>		<b>'000</b>		<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	2,036	2.8	12,615	2.9	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	180	12.5	1,827	1.4	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,216	3.6	14,442	2.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	4 974 025	14.2	26 365 140	12.1	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	658 125	6.4	5 402 778	-0.4	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 632 150	13.2	31 767 919	9.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	6 593 963	10.0	37 309 290	7.4	Sièges-kilomètres disponibles Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	807 073	7.8	6 868 504	2.0	Sièges-kilomètres disponibles D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	7 401 036	9.8	44 177 794	6.5	Sièges-kilomètres disponibles Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	75.4	...	70.7	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	81.5	...	78.7	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	76.1	...	71.9	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	113 510	11.1	709 063	9.4	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 216	-13.5	34 766	-19.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	118 726	9.7	743 829	7.5	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	66	0.0	421	0.5	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	371 105	8.4	2 221 910	5.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit toll	475,568	3.8	2,731,678	7.1	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	33,849	-2.8	265,210	-3.6	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	511,092	-0.4	3,112,457	5.6	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	457,455	5.1	3,034,749	11.1	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	17,992	19.6	119,501	-2.2	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385.

Disponible sur CANSIM: Matrice

A year-to-date comparison of the Level I figures for July 1988 over July 1987 shows that passengers, goods tonne-kilometres and passenger-kilometres increased by 2.7%, 7.5% and 9.8% respectively.

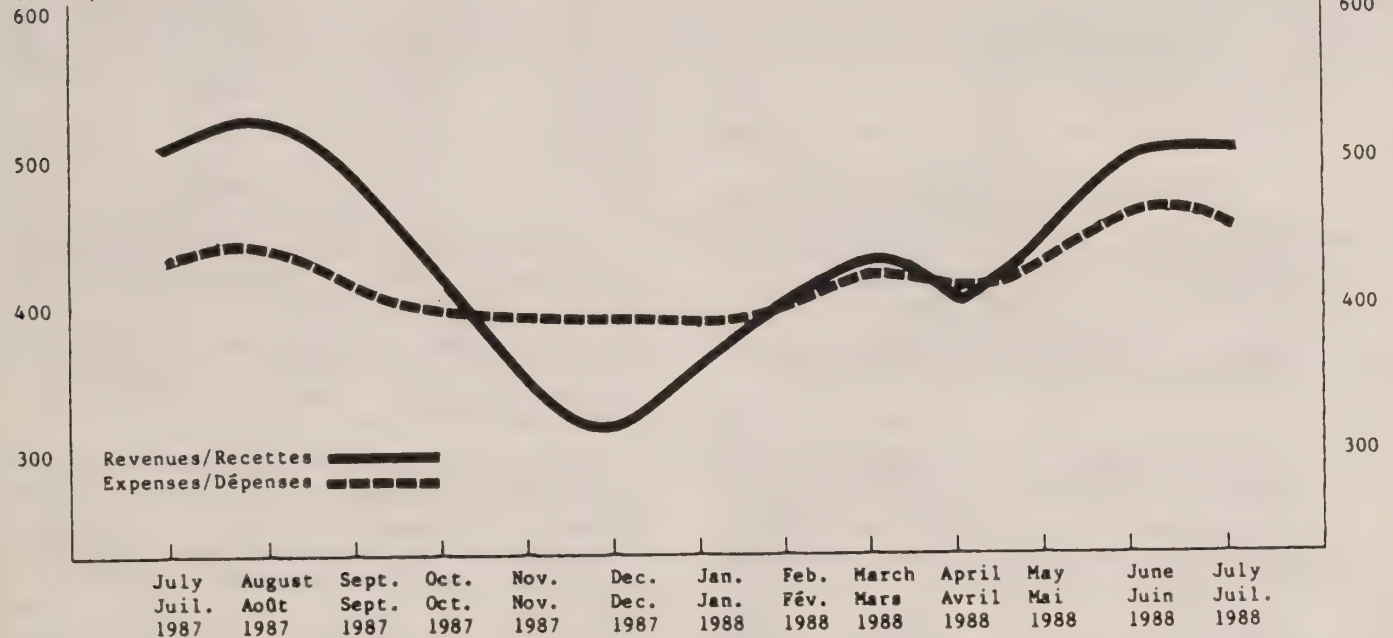
Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October 1987, and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$77.7 million as of July 1988. For the same period of 1987, these carriers had recorded a \$213.6 million operating income.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from July 1987 to July 1988.

(\$'000,000)



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les sept premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 2.7%, 7.5% et 9.8% respectivement.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre 1987, et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de 77.7 millions de dollars pour les sept premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs avaient enregistré un revenu opérationnel de 213.6 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de juillet 1987 à juillet 1988.

(\$'000,000)

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. May and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1988	% Change May 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai	Variation en % Mai	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	29,611	11.9	125,788	9.2
2	Lester B Pearson International ONT	29,501	11.0	137,560	6.1
3	Calgary International ALTA-ALB	18,724	3.5	87,404	10.9
4	St. Hubert QUE-QUE	18,405	43.0	62,066	4.2
5	Toronto/Buttonville ONT	18,055	33.7	63,292	12.7
6	Victoria International BC-CB	18,028	7.9	76,753	2.1
7	Montreal International QUE-QUE	17,784	17.8	78,505	14.9
8	Québec QUE-QUE	16,993	54.1	48,273	0.8
9	Ottawa International ONT	16,209	10.7	69,535	6.6
10	Abbotsford BC-CB	14,433	20.6	65,597	23.5
11	Boundary Bay BC-CB	14,035	12.2	61,524	10.5
12	Winnipeg International MAN	13,713	7.0	62,752	6.2
13	Toronto Island ONT	13,210	-24.7	61,652	-15.8
14	Hamilton City ONT	12,387	8.3	55,334	11.7
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,232	-3.6	49,624	4.3
16	Thunder Bay ONT	11,061	17.8	45,742	6.0
17	St. Andrews MAN	10,400	18.9	43,761	20.6
18	Pitt Meadows BC-CB	10,245	-3.6	46,593	1.5
19	London ONT	10,238	15.3	42,328	-3.1
20	Saskatoon SASK	10,127	14.1	49,773	24.9
21	Langley BC-CB	9,930	4.3	52,985	17.6
22	Springbank ALTA-ALB	9,590	-6.9	40,147	-19.3
23	Halifax International NS-NÉ	9,237	27.5	37,280	25.2
24	St. Honoré QUE-QUE	8,904	4.3	24,359	-18.1
25	Oshawa ONT	8,561	5.0	36,906	-1.3
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		360,613	11.6	1,525,533	6.3
Total - Transport Canada Towers (60)		527,416	7.1	2,224,303	4.8
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 4.8% during the first five months of 1988 compared to the same period in 1987. Itinerant totals were up 5.9% to 1,369,489 movements while local totals increased by 3.0% over the first five months of 1987 to 854,814 movements.

In May 1988 total movements at all Transport Canada towered airports increased by 7.1% over May 1987. Itinerant movements increased by 7.6% to 323,531 while local movements showed a 6.2% increase to 203,885 when compared to the same month last year.

Vancouver International posted the largest number of movements, for the first time since September 1987, with 29,611 total movements, up 11.9% over May of last year.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mai et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Au cours des cinq premiers mois de 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.8% par rapport à même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérant totalisé 1,369,489 soit une hausse de 5.9% par rapport à cinq premiers mois de 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 3.0% par rapport à la même période en 1987.

Pour le mois de mai 1988 les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 7.1% par rapport au mois de mai 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 323,531, soit une hausse de 7.6% par rapport au mois de mai 1987 et les mouvements locaux ont augmenté de 6.2% pour atteindre 203,885.

Le nombre de mouvements à l'aéroport international de Vancouver a augmenté de 11.9% par rapport à mai 1987, pour atteindre 29,611, ce qui donne à Vancouver le premier rang pour la première fois depuis septembre 1987.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

## SPECIAL RELEASE

Commuter and Local Air Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passenger Traffic, Annual 1987 (Preliminary Data).

Passenger traffic on commuter and local air carriers increased by 30.1% in 1987. This marks the third consecutive annual increase since 1985. Table 3.1 details the sectorial distribution of the traffic. While the intraprovincial sector remains dominant in 1987 after recording an increase of 19.4%, substantial increases were also recorded during 1987 for the transborder/international sector (67.6%) and for the interprovincial sector (73.6%).

The largest increases for the interprovincial traffic were concentrated among the Maritime provinces and between Saskatchewan and Alberta. For the international traffic, some of the largest increases were also recorded within the Maritime provinces, more specifically in New Brunswick and Nova Scotia.

Air Atlantic Ltd. and Air Nova in 1987 were largely responsible for the significant increase in traffic among New Brunswick, Nova Scotia, Newfoundland and Prince Edward Island. Norcanair also registered large increases in traffic between Saskatchewan and Alberta. For the international traffic Air Atlantic Ltd., Air Nova, Eastern Express and Air St. Pierre were the carriers largely responsible for the increase in the Maritime provinces.

TABLE 3.1

Commuter and Local Air Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passengers by Sector of Operation, Annual 1987 (Preliminary Data).

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération
	Nombre total de passagers entrant et sortant			Pourcentage du total		
	1987	1986	% Change 1987/1986 Variation en %	1987	1986	
	('000)	('000)				
Domestic - Intraprovincial	6,672.6	5,586.4	19.4	73.0	79.6	Intérieur - intraprovincial
Domestic - Interprovincial	1,742.2	1,003.5	73.6	19.1	14.3	Intérieur - interprovincial
Transborder and International	722.1	430.8	67.6	7.9	6.1	Transfrontalier et international
Total	9,136.9	7,020.7	30.1	100.0	100.0	Total

Table 3.2 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin or destination, while Table 3.3 displays passenger volume for the top 40 sites for the year 1987.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

Transporteurs aériens de navette et locaux  
Autres services à taux unitaires  
Trafic des passagers, annuel 1987 (données préliminaires).

En 1987, le trafic aérien de passagers voyageant sur d'autres services à taux unitaires opérés par des transporteurs aériens de navette et locaux a augmenté de 30.1%. Cette variation est la troisième augmentation annuelle consécutive depuis 1985. Le Tableau 3.1 montre la distribution sectorielle de trafic. Bien que le trafic intraprovincial demeure prédominant en 1987 suivant une augmentation de 19.4%, des hausses significatives furent également enregistrées en 1987 dans les secteurs transfrontalier/international (67.6%) et interprovincial (73.6%).

Les hausses les plus significatives pour le trafic interprovincial furent enregistrées dans les Provinces maritimes et entre la Saskatchewan et l'Alberta. En ce qui a trait au trafic international, les plus fortes augmentations ont aussi été enregistrées dans les Provinces maritimes, plus spécialement au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

En 1987, les transporteurs aériens Air Atlantic Ltd. et Air Nova furent en grande partie les responsables des augmentations substantielles du trafic entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard. Norcanair est aussi un transporteur aérien responsable des hausses du trafic entre la Saskatchewan et l'Alberta. Pour le trafic international, les transporteurs aériens Air Atlantic Ltd., Air Nova, Eastern Express et Air St. Pierre sont les principaux responsables de l'augmentation enregistrée dans les Provinces maritimes.

TABLEAU 3.1

Transporteurs aériens de navette et locaux  
Autres services à taux unitaires  
Passagers par secteur d'opération, annuel 1987 (données préliminaires).

Le Tableau 3.2 représente une désagrégation des statistiques par province ou territoire d'origine/destination, tandis que le Tableau 3.3 reflète les volumes de passagers, pour les 40 principaux sites pour l'année 1987.

According to the data presented in Table 3.2, the top two provinces (Ontario and British Columbia) together accounted for more than 60% of the total traffic for the fourth consecutive year. In 1984, they accounted for 61.4%, in 1985, 66.0%, in 1986, 63.9% and in 1987, 63.7% of the total traffic. Prince Edward Island (served by Air Nova, Air Atlantic Ltd. and Air Bras D'Or) which appeared for the first time in 1986 is the province that registered the largest growth in 1987. The Yukon Territory is the only province or territory that experienced a decline in 1987 (-4.4%) and in 1986 (-37.1%).

TABLE 3.2

Commuter and Local Air Carriers  
Other Unit Toll Services  
Passengers by Province or Territory,  
Annual 1987 (Preliminary Data)

Total Outbound and Inbound Passengers				
Province/Territory of Origin/Destination	Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1987/1986 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
	1987	1986		
NEWFOUNDLAND	357,426	193,207	85.0	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	576,494	219,621	162.5	NOUVELLE-ECOSSE
NEW BRUNSWICK	169,808	96,158	76.6	NOUVEAU-BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND	83,280	19,965	317.1	ILE-DU-PRINCE-EDOUARD
QUEBEC	918,510	653,449	40.6	QUÉBEC
ONTARIO	2,816,708	2,169,298	29.8	ONTARIO
MANITOBA	331,111	276,447	19.8	MANITOBA
SASKATCHEWAN	191,456	152,981	25.2	SASKATCHEWAN
ALBERTA	759,961	666,308	14.1	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	2,623,126	2,301,494	14.0	COLOMBIE-BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	11,639	12,176	-4.4	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	297,393	259,606	14.6	TERRITOIRES DU NORD-OUE
TOTAL CANADA	9,136,912	7,020,710	30.1	TOTAL CANADA

Passenger site summary statistics displayed in the above Tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III, IV,F) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2, 9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated.

For further information on Commuter and Local Air Carriers, please contact C. Mamay (819-997-6173).

Selon les données du Tableau 3.2, les deux provinces premier rang (l'Ontario et la Colombie-Britannique) partagent plus de 60% du trafic total pour la quatrième année consécutive. En 1984, ils se partageaient 61.4% passagers, en 1985, 66.0%, en 1986, 63.9% et en 1987, 63.7% du trafic total. L'Ile-du-Prince-Edouard (desservie par Nova, Air Atlantic Ltd. et Air Bras d'Or) qui paraissait pour la première fois en 1986, est la province enregistre en 1987 la plus forte augmentation de trafic aérien. Le territoire du Yukon est le seul qui a subi une diminution de trafic en 1987 (-4.4%) et en 1986 (-37.1%).

TABLEAU 3.2

Transporteurs aériens de navette et locaux  
Autres services à taux unitaires  
Nombre de passagers par province ou territoire,  
Annuel 1987 (données préliminaires).

Les tableaux ci-dessus présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'état 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers par réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III, et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée.

Pour des renseignements supplémentaires sur les transporteurs aériens de navette et locaux, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-6173).



TABLE 3.3

Computer and Local Air Carriers  
Other Unit Toll Services  
Site Summary Statistics, Annual 1987  
(Preliminary Data)

Rank	Site	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1987/1986 Variation en %
		1987	1986	
9	Calgary, ALTA-ALB(1)	212,278	149,226	42.2
29	Campbell River, BC-CB	74,799	64,516	15.9
31	Castlegar, BC-CB	67,479	47,797	41.2
25	Charlottetown, PEI-IPÉ	83,280	19,965	317.1
33	Deer Lake, NFLD-TN	62,379	28,919	115.7
10	Edmonton, ALTA-ALB(2)	196,143	181,757	7.9
35	Gander, NFLD-TN	58,077	20,630	181.5
24	Grande Prairie, ALTA-ALB	85,074	69,238	22.9
5	Halifax, NS-NÉ	448,728	172,600	160.0
27	Kamloops, BC-CB	75,269	77,693	-3.1
21	Kelowna, BC-CB	96,252	93,422	3.0
19	Lethbridge, ALTA-ALB	100,770	101,097	-0.3
8	London, ONT	262,569	191,446	37.2
40	Medicine Hat, ALTA-ALB	45,175	46,281	-2.4
28	Moncton, NB	75,199	45,363	65.8
39	Montréal Mirabel, QUE-QUÉ	45,936	x	x
6	Montréal Dorval, QUE-QUÉ(3)	405,265	299,452	50.7
23	Nanaimo, BC-CB(4)	86,806	80,591	7.7
34	North Bay, ONT	60,018	33,376	79.8
4	Ottawa, ONT(1)	485,659	359,436	35.1
11	Québec, QUE-QUÉ	156,220	104,384	49.7
30	Regina, SASK(5)	73,849	59,249	24.6
37	Saint John, NB	50,818	23,824	113.3
38	Sarnia, ONT	49,584	41,600	19.2
22	Saskatoon, SASK(5)	94,936	69,148	37.3
20	Sault Ste-Marie, ONT	96,586	54,890	76.0
13	St. John's, NFLD-TN	122,763	60,357	103.4
17	Sudbury, ONT	104,977	81,732	28.4
18	Sydney, NS-NÉ	104,827	44,136	137.5
36	Thompson, MAN	54,504	42,363	28.7
14	Thunder Bay, ONT	118,129	102,449	15.3
26	Timmins, ONT	82,923	77,532	7.0
7	Toronto Island, ONT	398,615	308,041	29.4
2	Toronto, ONT(1)	635,266	477,955	32.9
1	Vancouver, BC-CB(1)	1,096,920	972,333	12.8
16	Vancouver Harbour, BC-CB	109,353	78,009	40.2
15	Victoria Harbour, BC-CB	110,101	72,290	52.3
3	Victoria, BC-CB(1)	486,370	499,716	-2.7
12	Winnipeg, MAN(1)	129,347	102,103	26.7
32	Yellowknife, NWT-TNO	65,973	54,301	21.5
TOTAL ABOVE AIRPORTS/ TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS		7,169,216	5,409,217	32.5
OTHERS/AUTRES		1,967,696	1,611,493	22.1
GRAND TOTAL		9,136,912	7,020,710	30.1

1. Data are for the international airport at the respective sites.
2. Data are for Edmonton Municipal and Edmonton International airports.
3. Montréal in 1986 includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International. The percentage change 1987/1986 is based on the total figures for Montréal as defined in 1986.
4. Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
5. Data for Regina and Saskatoon (for the first three quarters of 1986 only) exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service was reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services. Frontier Airlines stopped operating in the fourth quarter 1986.

X Confidential data.

TABLEAU 3.3

Transporteurs aériens de navette et locaux  
Autres services à taux unitaires  
Données sommaires par site, annuel 1987 (données préliminaires).

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton.
3. Montréal en 1986 comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel. La variation en pourcentage de 1987/1986 est basée sur les données totales pour Montréal tel que défini en 1986.
4. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
5. Les données pour Regina et Saskatoon (pour les trois premiers trimestres de 1986 seulement) excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service était déclaré dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux). Frontier Airlines a cessé ses opérations pendant le quatrième trimestre de 1986.

X Données confidentielles.

## SPECIAL RELEASE

## COMMUNIQUE SPÉCIAL

TABLE 4.1

TABLEAU 4.1

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type  
Group and Sector  
Level I Carriers - Scheduled Services  
January-September 1987 (Preliminary Estimates).

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe  
tarifaire et le secteur  
Transporteurs de niveau I - Services à horaire fixe  
Janvier-septembre 1987 (données préliminaires).

SECTOR	PASSENGERS	FARE TYPE GROUP-GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
	PASSAGERS	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbres ('000)	%	%	%	
<hr/>					
<u>TOTAL DOMESTIC</u>					<u>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</u>
First Quarter	3,592.7	43.4	53.5	3.2	Premier trimestre
Second Quarter	4,106.3	44.4	52.7	2.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,254.3	38.9	58.1	3.0	Troisième trimestre
Year-to-Date	11,953.3	42.1	54.9	3.0	Année à ce jour
<u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u>					<u>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</u>
First Quarter	3,426.2	42.7	54.0	3.2	Premier trimestre
Second Quarter	3,921.5	43.8	53.3	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,055.5	38.1	58.8	3.1	Troisième trimestre
Year-to-Date	11,403.2	41.4	55.5	3.1	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR (COURT-COURRIER)</u>
First Quarter	1,771.2	50.8	45.7	3.6	Premier trimestre
Second Quarter	1,896.4	54.2	42.8	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	1,773.5	49.1	47.9	2.9	Troisième trimestre
Year-to-Date	5,441.2	51.4	45.4	3.2	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR (LONG-COURRIER)</u>
First Quarter	1,655.0	34.1	63.0	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	2,025.0	34.0	63.1	2.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	2,282.0	29.5	67.3	3.1	Troisième trimestre
Year-to-Date	5,962.1	32.3	64.7	3.0	Année à ce jour
<u>NORTHERN SERVICES</u>					<u>SERVICES SECTEUR NORD</u>
First Quarter	166.5	55.9	42.6	1.5	Premier trimestre
Second Quarter	184.8	57.5	41.0	1.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	198.7	55.5	43.1	1.4	Troisième trimestre
Year-to-Date	550.1	56.3	42.3	1.4	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. "\*" indique un coefficient entre 10 et 15.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-Kilometres by  
Fare Type Group and Sector  
Level I Carriers - Scheduled Services  
January-September 1987 (Preliminary Estimates).

SECTOR	PASSENGER- KILOMETRES	FARE TYPE GROUP-GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
	PASSAGERS- KILOMETRES	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre ('000 000)	%	%	%	
<u>TOTAL DOMESTIC</u>					<u>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</u>
First Quarter	4 193.3	37.2	59.7	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	5 082.6	37.0	60.0	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 659.2	32.0	64.8	3.2	Troisième trimestre
Year-to-Date	14 935.0	35.2	61.8	3.1	Année à ce jour
<u>TOTAL SOUTHERN SERVICES</u>					<u>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</u>
First Quarter	4 043.0	36.6	60.3	3.1	Premier trimestre
Second Quarter	4 909.9	36.3	60.6	3.1	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 461.4	31.2	65.5	3.3	Troisième trimestre
Year-to-Date	14 414.4	34.5	62.4	3.1	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</u>
First Quarter	822.4	49.1	47.3	3.6	Premier trimestre
Second Quarter	890.0	52.4	44.5	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	847.7	47.5	49.6	2.9	Troisième trimestre
Year-to-Date	2 560.1	49.7	47.1	3.2	Année à ce jour
<u>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</u>					<u>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</u>
First Quarter	3 220.6	33.4	63.6	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	4 019.9	32.8	64.2	3.1	Deuxième trimestre
Third Quarter	4 613.8	28.2	68.5	3.3	Troisième trimestre
Year-to-Date	11 854.3	31.2	65.7	3.1	Année à ce jour
<u>NORTHERN SERVICES</u>					<u>SERVICES SECTEUR NORD</u>
First Quarter	150.2	53.6	44.5	1.9*	Premier trimestre
Second Quarter	172.7	55.2	43.0	1.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	197.8	53.0	45.2	1.9	Troisième trimestre
Year-to-Date	520.6	53.9	44.3	1.9	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 15.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



TABLE 4.3

Discount Carriage - Significance of Differences Between Proportions  
January-September 1986, 1987 (Preliminary Estimates).

SECTOR	PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE			
	PASSENGERS		PASSENGERS	
	1987	1986	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION	
<b>TOTAL DOMESTIC</b>				
First Quarter	53.5	54.8		
Second Quarter	52.7	56.4	&	*
Third Quarter	58.1	66.4	&&	**
Year-to-Date	54.9	59.6	&&	**
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>				
First Quarter	54.0	55.6		
Second Quarter	53.3	57.1	&&	*
Third Quarter	58.8	67.3	&&	**
Year-to-Date	55.5	60.4	&&	**
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>				
First Quarter	45.7	49.0		
Second Quarter	42.8	49.6	&&	**
Third Quarter	47.9	59.0	&&	**
Year-to-Date	45.4	52.6	&&	**
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>				
First Quarter	63.0	63.6		
Second Quarter	63.1	64.5		
Third Quarter	67.3	74.2	&&	**
Year-to-Date	64.7	68.1	&&	**
<b>NORTHERN SERVICES</b>				
First Quarter	42.6	41.0		
Second Quarter	41.0	41.3		
Third Quarter	43.1	47.9	&&	**
Year-to-Date	42.3	43.6		

The significance of the difference between proportions (P) at time (t) and a previous period (t-1) was tested for both absolute and relative differences. The test statistic (z) is defined by the equations  $z = P_t - P_{t-1}$  and  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  for absolute and relative differences, respectively. In both cases, the null hypothesis being tested is  $z = 0$ . Assuming a normal distribution of z, the difference between proportions is determined to be significant at either the 95% or the 90% confidence level. Results are displayed according to the legend below; a blank indicates that the difference between proportions is not considered significant.

## Legend

difference:	confidence level	90%	95%	niveau de confiance	différence
	absolute	*	**	absolue	
	relative	&	&&	relative	

TABLEAU 4.3

Trafic utilisant des tarifs réduits - Signification des différences entre les proportions  
Janvier-septembre 1986, 1987 (données préliminaires).

SECTEUR	POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS			
	PASSENGER-KILOMETRES		PASSAGERS-KILOMETRES	
	1987	1986	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION	
<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>				
Premier trimestre	59.7	60.1		
Deuxième trimestre	60.0	62.2		
Troisième trimestre	64.8	71.9	&&	**
Année à ce jour	61.8	65.5	&&	**
<b>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</b>				
Premier trimestre	60.3	60.9		
Deuxième trimestre	60.6	62.8		
Troisième trimestre	65.5	72.7	&&	**
Année à ce jour	62.4	66.2	&&	**
<b>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</b>				
Premier trimestre	47.3	50.7		
Deuxième trimestre	44.5	51.3	&&	**
Troisième trimestre	49.6	60.5	&&	**
Année à ce jour	47.1	54.3	&&	**
<b>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</b>				
Premier trimestre	63.6	63.8		
Deuxième trimestre	64.2	65.5		
Troisième trimestre	68.5	75.2	&&	**
Année à ce jour	65.7	69.0	&&	**
<b>SERVICES SECTEUR NORD</b>				
Premier trimestre	44.5	43.2		
Deuxième trimestre	43.0	44.5		
Troisième trimestre	45.2	50.9	&&	**
Année à ce jour	44.3	46.6	&	*

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P) pour la période (t) et une période précédente (t-1) à un test statistique pour les différences absolues et relatives. La statistique (z) se définit par les équations  $P_t - P_{t-1}$  et  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  pour les différences absolues et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test de l'hypothèse nulle est  $z = 0$ . Sous l'hypothèse d'une répartition normale de la statistique z, la différence entre proportions est vérifiée pour un niveau de signification de 95% et de 90%. Les résultats sont présentés selon la légende indiquée ci-dessous; les différences qui ne sont pas significatives sont indiquées par un espace.

**Special Release: Air Carrier Fare Basis Statistics - January - September 1987 (Preliminary Estimates)**

This release presents preliminary estimates for the first three quarters of 1987 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.<sup>1</sup>

As indicated in Table 4.1, 54.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1987, down from 59.6% in 1986.<sup>2</sup> In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 61.8% of total volume for the first three quarters of 1987, which represents a decrease of 3.7% compared to the same period a year earlier.

The year-to-date decrease in utilization of discounted air fares is largely due to the significant decline registered during the third quarter of 1987 over the third quarter of 1986. During the third quarter of 1986, a record peak was noted, when 66.4% of domestic passengers travelling on scheduled flights took advantage of discounted fares. The 1987 figure (58.1%) compares to the 1985 level (57.1%).

This unprecedented proportion of discount fares in Canada during the third quarter of 1986 can be attributed to two principal factors. First, the increased competition between scheduled carriers (Wardair initiated domestic scheduled services in May 1986), had stimulated the increment of discount fares on high-density routes. Second, the event of EXPO 86 in Vancouver also had a significant impact on the utilization of discount fares.

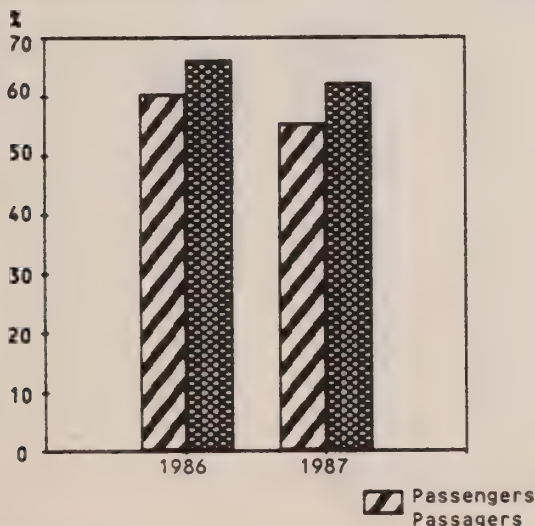
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 compare discount carriage within the southern and northern sectors.<sup>3</sup>

**Figure 4.1**

**Discount Fare Traffic in Canada by Sector, January-September 1986, 1987**

**Figure 4.1.1**

**Total Southern Services  
Total services secteur sud**



(See Explanatory Notes at end of text.)

**Communiqué spécial: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Janvier-septembre 1987 (estimations préliminaires)**

Ce communiqué présente des estimations préliminaires pour les trois premiers trimestres de 1987 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.<sup>1</sup>

Tel qu'indiqué au Tableau 4.1, 54.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1987, en regard de 59.6% en 1986.<sup>2</sup> Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 61.8% du volume au cours des trois premiers trimestres de 1987, soit une baisse de 3.7% par rapport à la même période de l'année précédente.

La baisse observée à ce jour dans l'utilisation des tarifs aériens réduits est due en grande partie au repli significatif enregistré au cours du troisième trimestre de 1987 comparativement au troisième trimestre de 1986. Durant le troisième trimestre de 1986, un sommet record fut noté, alors que 66.4% des passagers intérieurs voyageant sur des vols à horaire fixe ont profité des tarifs réduits. Le chiffre de 1987 (58.1%) est comparable au niveau observé en 1985 (57.1%).

Cette proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du troisième trimestre de 1986 peut s'expliquer par deux facteurs principaux. En premier lieu, la compétition accrue entre les transporteurs à horaire fixe (Wardair a inauguré des services intérieurs à horaire fixe en mai 1986) a stimulé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes à forte densité de passagers. En deuxième lieu, l'évènement d'EXPO 86 à Vancouver a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits.

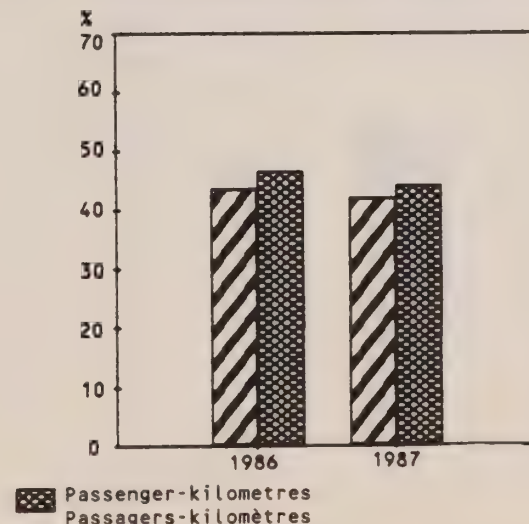
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 4.1.1 et 4.1.2 comparent le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord.<sup>3</sup>

**Figure 4.1**

**Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Janvier-septembre 1986, 1987**

**Figure 4.1.2**

**Total Northern Services  
Total services secteur nord**



(Voir notes explicatives à la fin du texte.)



In the southern sector, 55.5% of passenger traffic was carried on discount fares during the first three quarters of 1987, down from 60.4% in 1986. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers decreased by approximately five percentage points (60.4% to 55.5%) during the same period. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.3% of the traffic during the first three quarters of 1987, down from 43.6% in 1986. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased from 46.6% in 1986 to 44.3% in 1987.

It should be noted that in both January-September 1986 and 1987, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling to places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

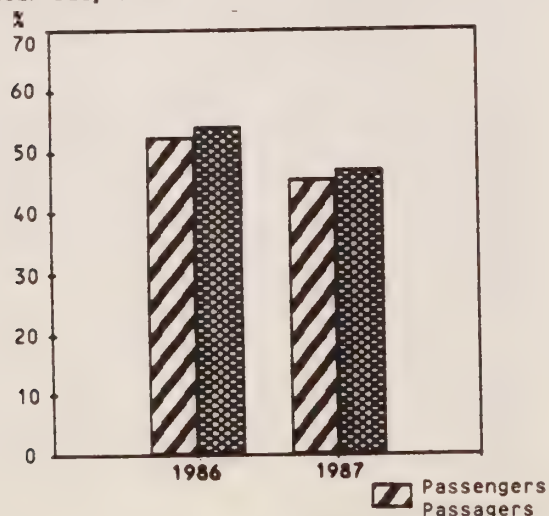
Figures 4.2.1 and 4.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs. The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. For the first three quarters of 1987, discount carriage on long-haul services accounted for 64.7% of passenger volume (representing 65.7% of passenger-kilometres); this compares with 45.4% and 47.1% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in 1986. The proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector decreased by approximately seven percentage points from 52.6% in 1986 to 45.4% in 1987.

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September 1986, 1987

Figure 4.2.1

Southern Short-Haul  
Secteur sud, court-courriers



Dans le secteur sud, 55.5% du trafic de passagers bénéficia de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1987, comparativement à 60.4% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits a diminué approximativement de sept points de pourcentage (60.4% à 55.5%) durant la même période. Par comparaison, pour les services du nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.3% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1987, contre 43.6% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 46.6% en 1986 à 44.3% en 1987.

Il convient de noter que durant la période de janvier-septembre 1986 et 1987, environ 97.0% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

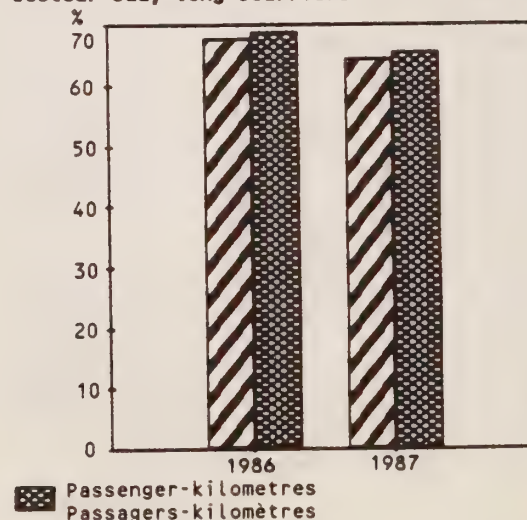
Les Figures 4.2.1 et 4.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon. Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Pour les trois premiers trimestres de 1987, pour l'ensemble des parcs de long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 64.7% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 65.7% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcs de court-courriers s'établissaient à 45.4% et 47.1% respectivement. On peut remarquer une tendance similaire en 1986. La proportion de passagers utilisant des tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) a diminué approximativement de sept points de pourcentage, passant de 52.6% en 1986 à 45.4% en 1987.

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-septembre, 1986, 1987

Figure 4.2.2

Southern Long-Haul  
Secteur sud, long-courriers





## EXPLANATORY NOTES

1. Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I carriers. In 1987, four carriers (Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair) reported fare basis data.
2. All estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, as indicated in Table 4.3, it has also been established that, at a 90% confidence level, there is significant difference between 1986 and 1987 (year-to-date third quarter) estimates in each sector, except for northern services for the passengers.
3. Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985. The southern sector is further sub-divided in SHORT-HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG-HAUL (distances of 800 kilometres or more).

For further information, please contact Ms. L. Di Piédro (819-997-6176).

## NOTES EXPLICATIVES

1. Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs de niveau I. En 1987, quatre transporteurs, (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair) ont déclaré des données sur la base tarifaire.
2. Toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Au terme de la statistique, tel qu'indiqué dans le Tableau 4.3, il est également à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1986 et 1987 (année à ce jour pour les trois premiers trimestres) sont significatives pour chaque secteur, sauf pour le secteur nord pour les passagers.
3. Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985. Le trafic du secteur sud est, de plus, réparti entre court-courriers (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courriers (des parcours de 800 kilomètres ou plus).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piédro (819-997-6176).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----



Service  
Canada

# Service Bulletin

# Bulletin de service

## Aviation Statistics Centre

## Centre des statistiques de l'aviation

Transportation Division

Division des transports

Vol. 20, No. 11

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first eight months of 1988 show that passenger-kilometres flown on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 12.0% over the same period of 1987.
- o In July 1988 total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 2.6% over July of 1987.
- o The number of passengers recorded on domestic scheduled services totalled 3,153,680 during the first quarter of 1988, up 17.3% compared to the first quarter of 1987.
- o The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 1,802,780 during the first quarter of 1988, up 5.4% compared to the first quarter of 1987.
- o Lester B. Pearson International airport handled 43.1% of the cargo enplaned and deplaned on major scheduled services in Canada during the fourth quarter of 1987.

### SPECIAL RELEASE:

- o Preliminary data reported by four major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair - indicate that 55.1% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1987, down from 57.9% in 1986.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1988

Vol. 20, N° 11

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 12.0% du nombre de passagers-kilomètres réalisés pour les huit premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- o Pour le mois de juillet 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle ont augmenté de 2.6% par rapport au mois de juillet 1987.
- o Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,153,680, en hausse de 17.3% par rapport au premier trimestre de 1987.
- o Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,802,780, en hausse de 5.4% par rapport au premier trimestre de 1987.
- o L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 43.1% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe majeurs à tous les aéroports canadiens au quatrième trimestre de 1987.

### COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

- o Selon les données fournies par quatre transporteurs aériens canadiens (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadiennes, Pacific Western Airlines et Wardair), 55.1% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits en 1987, en regard de 57.9% en 1986.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1988





- 2 -

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, August  
1988

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, août 1988

	August 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Août	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	2,203	3.8	14,818	3.1	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	172	-8.0	1,999	0.6	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,375	2.8	16,817	2.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	5 151 772	11.1	31 516 913	12.0	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	688 599	0.1	6 091 378	-0.3	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 840 372	9.7	37 608 291	9.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	6 569 572	10.9	43 878 862	7.9	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	800 896	0.0	7 669 401	1.8	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	7 370 468	9.6	50 548 263	4.9	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	78.4	...	71.8	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	86.0	...	79.4	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	79.2	...	74.4	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	99 146	-2.5	808 209	7.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 252	-25.4	40 018	-20.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	104 398	-4.0	848 227	6.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	66	0.0	487	0.4	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	370 410	6.7	2 592 320	5.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	497,275	2.4	3,228,953	6.3	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	33,207	10.9	298,417	-2.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	549,506	2.6	3,661,963	5.4	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	467,027	5.1	3,501,776	10.2	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	18,496	38.9	137,997	1.8	Total des frais d'intérêt

A year-to-date comparison of the Level I figures for August 1988 over August 1987 shows that passengers, goods tonne-kilometres and passenger-kilometres increased by 2.7%, 6.0% and 9.8% respectively. A year-to-date comparison of the passenger load factor for unit toll operations shows an increase for the third consecutive year, from August 1985, when it stood at 67.6, to 71.8 in August 1988.

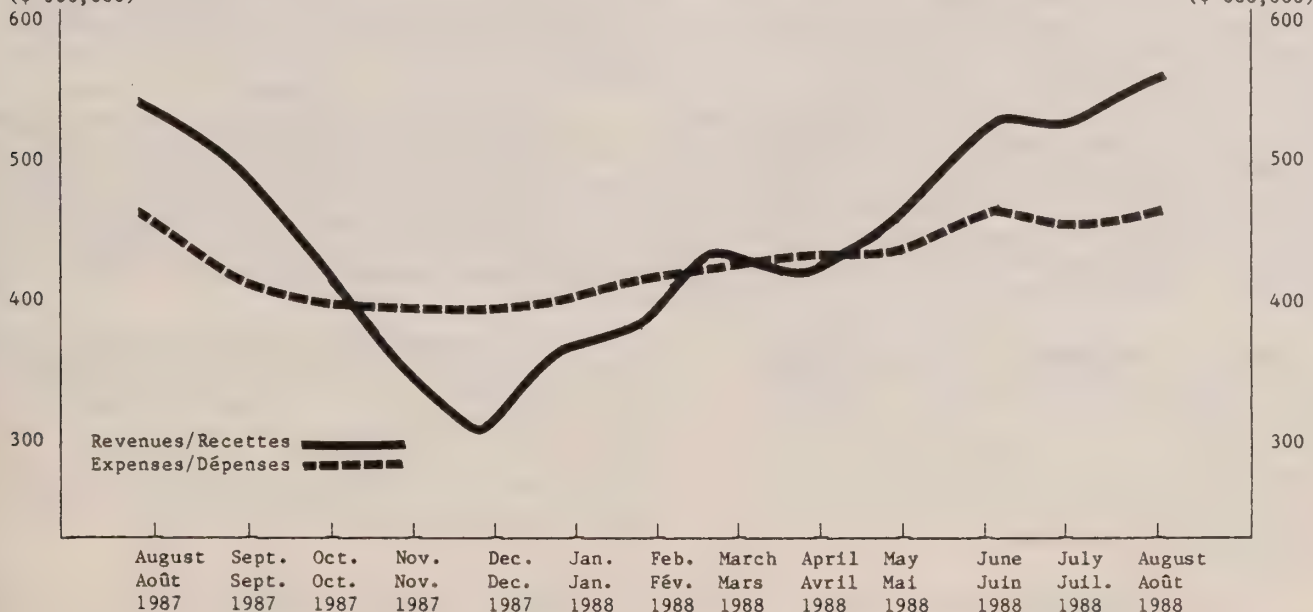
Figure 1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October 1987, and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$160.2 million as of August 1988. For the same period of 1987, these carriers had recorded a \$298.5 million operating income. Although the 1988 figure has decreased by 46.0%, it represents the second highest level of operating income reported (as of August), since the survey began in 1981.

Figure 1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from August 1987 to August 1988.

(\$'000,000)



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les huit premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 2.7%, 6.0% et 9.8% respectivement. Une comparaison du coefficient de remplissage pour les services à taux unitaires pour les huit premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1985 démontre une hausse (à 71.8) pour la troisième année consécutive, alors que le coefficient de remplissage s'établissait à 67.6.

La figure 1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre 1987, et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de \$160.2 millions pour les huit premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs avaient enregistré un revenu opérationnel de \$298.5 millions. Bien que le revenu d'exploitation de 1988 a diminué de 46.0%, il représente le deuxième plus important niveau déclaré (pour les huit premiers mois de l'année) depuis l'initiation de l'enquête en 1981.

Figure 1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation d'août 1987 à août 1988.

(\$'000,000)

À partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. July and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Juillet et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July 1988	% Change July 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet	Variation en % Juillet	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	33,233	8.9	159,932	8.7
2	Lester B. Pearson International ONT	29,969	7.3	198,009	7.0
3	Victoria International BC-CB	23,201	7.8	119,467	5.0
4	St. Honoré QUE-QUÉ	20,032	31.8	51,261	-2.3
5	Buttonville ONT	18,977	11.7	102,672	13.3
6	St. Hubert QUE-QUÉ	18,787	17.0	98,877	10.5
7	Montréal International QUE-QUÉ	17,290	11.8	113,968	14.9
8	Calgary International ALTA-ALB	17,134	7.4	122,890	9.0
9	Toronto Island ONT	16,930	-17.5	94,993	-14.5
10	Ottawa International ONT	15,317	6.7	100,571	4.8
11	Boundary Bay BC-CB	14,953	-6.8	89,487	5.1
12	London ONT	14,807	6.3	70,205	2.4
13	Langley BC-CB	14,681	-4.5	76,789	10.0
14	Québec QUE-QUÉ	14,186	-1.5	74,410	2.1
15	Abbotsford BC-CB	13,662	43.2	93,448	24.0
16	Winnipeg International MAN	13,564	-1.5	91,219	4.8
17	Hamilton City ONT	12,302	-6.9	84,989	4.7
18	St. Andrews MAN	11,985	18.0	65,752	19.8
19	Pitt Meadows BC-CB	11,769	6.0	69,881	2.2
20	Sudbury ONT	11,281	28.1	49,896	-7.3
21	Thunder Bay ONT	10,666	37.5	66,111	8.4
22	Moncton NB	10,423	28.5	48,551	-2.1
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,393	-3.3	70,377	1.6
24	North Bay ONT	10,204	-19.2	52,215	2.1
25	Saskatoon SASK	9,269	7.8	68,379	21.1
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		224,351	5.0	1,353,594	5.9
Total - Transport Canada Towers (60)		576,796	2.6	3,340,676	4.0
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In July 1988 total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 2.6% over July of 1987. Itinerant movements increased by 5.0% to 351,888 while local movements decreased by 1.0% to 224,908 when compared to the same month last year.

In the first seven months of 1988, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 4.0% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.6% to 2,061,186 while local movements have increased by 1.7% over the first seven months of 1987 to 1,279,490.

Vancouver International in July posted a record 33,233 movements, the largest number ever recorded in one month at a Transport Canada towered airport. In July Vancouver International and Lester B. Pearson International between them accounted for 11% of all movements in Canada, 18% of itinerant movements, 21% of commercial movements, 28% of IFR movements, and 31% of all unit toll movements.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Pour le mois de juillet 1988, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 2.6% par rapport au mois de juillet 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 351,888, soit une hausse de 5.0% par rapport au mois de juillet 1987 et les mouvements locaux ont diminué de 1.0% pour atteindre 224,908.

Au cours des sept premiers mois de 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.0% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,061,186 soit une hausse de 5.6% par rapport aux sept premiers mois de 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 1.7% pour s'établir à 1,279,490.

Le nombre de mouvements à l'aéroport international de Vancouver a atteint un sommet record de 33,233 mouvements en juillet, 1988; le plus grand nombre de mouvements dans un mois jamais connu à un aéroport de Transports Canada. Les aéroports internationaux de Vancouver et Lester B. Pearson ont totalisé 11% de tous les mouvements au Canada, 18% de tous les mouvements itinérants, 21% de tous les mouvements commerciaux, 28% de tous les mouvements IFR, et 31% de tous les mouvements à taux unitaire.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1988.

Rank	City-Pair	First Quarter 1988	First Quarter 1987	% Change First Quarter 1988/1987 Variation en % Premier trimestre
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	
1	Montréal - Toronto	322,300	310,710	3.7
2	Ottawa - Toronto	191,620	177,700	7.8
3	Toronto - Vancouver	170,080	126,550	34.4
4	Calgary - Toronto	115,950	89,780	29.1
5	Calgary - Vancouver	104,310	90,440	15.3
6	Edmonton - Vancouver	91,120	77,100	18.2
7	Toronto - Winnipeg	78,640	73,090	7.6
8	Calgary - Edmonton	73,790	91,120	-19.0
9	Halifax - Toronto	69,100	65,060	6.2
10	Edmonton - Toronto	67,380	59,950	12.4
11	Thunder Bay - Toronto	49,890	43,770	14.0
12	Vancouver - Victoria	43,800	3,810	1049.6
13	Kelowna - Vancouver	39,410	38,540	2.3
14	Montréal - Vancouver	36,710	32,120	14.3
15	Vancouver - Winnipeg	36,540	34,250	6.7
16	Halifax - Montréal	34,930	29,680	17.7
17	Calgary - Winnipeg	33,000	29,420	12.2
18	Prince George - Vancouver	29,490	27,390	7.7
19	Ottawa - Vancouver	28,520	24,380	17.0
20	Edmonton - Winnipeg	26,890	20,370	32.0
21	Québec - Toronto	26,360	25,310	4.1
22	Sault Ste. Marie - Toronto	26,220	24,670	6.3
23	Sudbury - Toronto	26,150	23,290	12.3
24	Halifax - Ottawa	25,740	22,560	14.1
25	Toronto - Windsor	24,570	29,830	-17.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de ville ci-dessus		1,772,510	1,570,890	12.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,153,680	2,687,540	17.3

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Premier trimestre 1988.

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,153,680 during the first quarter of 1988, up 17.3% compared to the first quarter of 1987. This increase is in part due to the addition of two new carriers to this survey, Air BC and Time Air, on January 1, 1988. The large increase in the Vancouver-Victoria market of 1,049.6% was mainly due to the addition of AirBC to this survey.

For further information, please contact Mr. M. Burchell (819-997-0198).

Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,153,680, en hausse de 17.3% par rapport au premier trimestre de 1987. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988, deux nouveaux transporteurs aériens de plus participent à cette enquête, soit Air BC et Time Air ce qui explique une partie de l'augmentation enregistrée. La forte augmentation de 1,049.6% enregistrée pour le marché de Vancouver-Victoria est principalement dû à l'introduction de AirBC dans cette enquête.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1988.

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Premier trimestre 1988.

Rank	City-Pair	First Quarter 1988	First Quarter 1987	% Change First Quarter 1988/1987
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation en % Premier trimestre
1	Toronto - New York	155,950	145,740	7.0
2	Montréal - New York	79,880	75,600	5.7
3	Toronto - Chicago	55,880	55,050	1.5
4	Montréal - Miami	53,580	55,220	-3.0
5	Toronto - Los Angeles	48,640	47,900	1.5
6	Toronto - Miami	46,190	49,410	-6.5
7	Toronto - Boston	45,090	39,780	13.4
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	44,840	46,260	-3.1
9	Calgary - Los Angeles	34,770	28,630	21.5
10	Montréal - Boston	31,130	29,730	4.7
11	Vancouver - Los Angeles	30,940	34,050	-9.1
12	Toronto - San Francisco	30,370	27,980	8.5
13	Montréal - Tampa/St. Petersburg	22,280	22,240	0.2
14	Toronto - Detroit	19,960	24,300	-17.9
15	Toronto - Washington/Baltimore	19,930	20,250	-1.6
16	Vancouver - Hawaii	19,080	36,450	-47.7
17	Edmonton - Los Angeles	18,850	20,530	-8.2
18	Toronto - Philadelphia	18,700	17,300	8.1
19	Montréal - Ft. Lauderdale	18,430	25,600	-28.0
20	Montréal - Chicago	17,810	14,790	20.4
21	Montréal - Los Angeles	16,590	14,820	11.9
22	Vancouver - San Francisco	15,990	19,980	-20.0
23	Vancouver - Seattle/Tacoma	15,270	16,210	-5.8
24	Calgary - San Francisco	15,250	11,490	32.7
25	Toronto - Dallas/Ft. Worth	15,070	15,040	0.2
Total of above city-pairs/Total pour les paires de ville ci-dessus		890,470	894,350	-0.4
Total of all city-pairs/Total pour toutes les paires de villes		1,802,780	1,709,960	5.4

The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 1,802,780, during the first quarter of 1988, up 5.4% compared to the first quarter of 1987.

The city-pair Vancouver - Hawaii recorded a total of 19,080 passengers during the first quarter of 1988 which represents an apparent decrease of 47.7% over the corresponding quarter in 1987. The actual decrease in traffic was not this large because there was a significant overstatement of passengers carried on this route in 1987 by a U.S. Carrier.

For further information, please contact Mr. M. Burchell (819-997-0198).

Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,802,780, en hausse de 5.4% par rapport au premier trimestre de 1987.

La paire de villes Vancouver - Hawaï a enregistré un total de 19,080 passagers au premier trimestre de 1988, ce qui représente une diminution de 47.7% relativement au trimestre correspondant en 1987. La baisse de trafic n'est pas aussi forte qu'elle paraît car le nombre de passagers transportés sur cette route en 1987 par un des transporteurs aériens américains fût considérablement exagéré.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 5

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports - Fourth Quarter 1987 (Preliminary Data).

TABLEAU 5

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - Quatrième trimestre 1987 (données préliminaires).

Rank Rang	Airport Aéroport	Fourth Quarter 1987 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1986 Quatrième trimestre	% Change Fourth Quarter 1987/1986 Variation en % Quatrième trimestre
		(kg)	(kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	58 289 902	55 016 003	6.0
2	Vancouver International BC-CB	23 241 650	22 310 809	4.2
3	Mirabel International QUE-QUÉ	20 143 386	20 693 171	-2.6
4	Calgary International ALTA-ALB	6 847 143	6 689 626	2.4
5	Montréal International QUE-QUÉ	6 409 095	6 730 752	-4.8
6	Edmonton International ALTA-ALB	5 206 939	6 449 357	-19.3
7	Halifax International NS-NÉ	4 576 593	5 050 423	-9.4
8	Winnipeg International MAN	2 550 443	4 271 410	-40.3
9	St. John's NFLD-TN	1 209 601	1 390 795	-13.0
10	Ottawa International ONT	1 106 285	1 142 855	-3.2
11	Iqaluit NWT-TNO	701 722	487 194	44.0
12	Goose Bay NFLD-TN	478 445	306 847	55.9
13	Sept-Îles QUE-QUÉ	371 165	344 698	7.7
14	Kuujuaq QUE-QUÉ	362 684	246 841	46.9
15	Québec QUE-QUÉ	312 728	336 629	-7.1
16	Yellowknife NWT-TNO	307 587	462 409	-33.5
17	Fort St. John BC-CB	306 660	296 009	3.6
18	Saskatoon SASK	305 487	348 293	-12.3
19	Saint John NB	276 302	307 456	-10.1
20	Resolute Bay NWT-TNO	258 941	240 536	7.7
21	Thunder Bay ONT	227 023	265 168	-14.4
22	Regina SASK	222 459	388 274	-42.7
23	Moncton NB	210 990	191 795	10.0
24	Edmonton Municipal ALTA-ALB	198 216	415 943	-52.3
25	Whitehorse YT-TY	197 539	211 691	-6.7
26	Gander International NFLD-TN	187 089	84 068	122.5
27	Norman Wells NWT-TNO	161 372	190 248	-15.2
28	Nanisivik NWT-TNO	155 629	96 975	60.5
29	Wabush NFLD-TN	154 727	156 866	-1.4
30	Sandspit BC-CB	151 954	198 162	-23.3
Total for above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		135 129 756	135 321 303	-0.1

Preliminary fourth quarter 1987 data indicate that 135 130 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on major scheduled services at the top 30 Canadian airports (ranked according to enplaned plus deplaned cargo). This represents a slight decrease (0.1%) compared to the volume of cargo recorded for the fourth quarter of 1986.

The top 30 airports recorded considerable fluctuations in scheduled cargo traffic for the fourth quarter of 1987 relative to 1986; variations ranged from -52.3% at Edmonton Municipal to 122.5% at Gander International, with 18 airports showing decreases in traffic.

Lester B. Pearson International handled 43.1% of the cargo enplaned and deplaned on major scheduled services in Canada during the fourth quarter of 1987.

Data for other airports are available by contacting K. Davidson (819-997-1386).

Les données préliminaires pour le quatrième trimestre de 1987 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services majeurs à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 135 130 tonnes métriques. Ces statistiques indiquent une baisse légère de 0.1% par rapport au quatrième trimestre de 1986.

D'importantes fluctuations dans le trafic de marchandises à horaire fixe furent enregistrées pour les 30 principaux aéroports au quatrième trimestre de 1987 relativement à 1986; les variations se chiffrent entre -52.3% à l'aéroport municipal d'Edmonton à 122.5% à l'aéroport international de Gander, avec 18 aéroports enregistrant des diminutions de trafic.

L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 43.1% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services majeurs à horaire fixe à tous les aéroports canadiens au quatrième trimestre de 1987.

Les données pour les autres aéroports sont disponibles en communiquant avec J.M. Burchell (819-997-0198).



## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

TABLEAU 6.1

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe  
tarifaire et le secteur  
Transporteurs de niveau I - Services à horaire fixe  
1987 (données préliminaires).

SECTOR	PASSENGERS	FARE TYPE GROUP-GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
	PASSAGERS	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre ('000)	%	%	%	
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>
First Quarter	3,592.7	43.4	53.5	3.2	Premier trimestre
Second Quarter	4,106.3	44.4	52.7	2.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,254.3	38.9	58.1	3.0	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,573.0	41.9	55.7	2.4	Quatrième trimestre
Annual	15,526.3	42.1	55.1	2.9	Annuel
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					<b>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</b>
First Quarter	3,426.2	42.7	54.0	3.2	Premier trimestre
Second Quarter	3,921.5	43.8	53.3	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,055.5	38.1	58.8	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,413.9	41.2	56.3	2.5	Quatrième trimestre
Annual	14,817.1	41.4	55.7	3.0	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</b>
First Quarter	1,771.2	50.8	45.7	3.6	Premier trimestre
Second Quarter	1,896.4	54.2	42.8	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	1,773.5	49.1	47.9	2.9	Troisième trimestre
Fourth Quarter	1,628.5	48.7	48.6	2.7	Quatrième trimestre
Annual	7,069.7	50.8	46.1	3.1	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</b>
First Quarter	1,655.0	34.1	63.0	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	2,025.0	34.0	63.1	2.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	2,282.0	29.5	67.3	3.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	1,785.3	34.4*	63.3	2.3	Quatrième trimestre
Annual	7,747.4	32.8	64.4	2.8	Annuel
<b>NORTHERN SERVICES</b>					<b>SERVICES SECTEUR NORD</b>
First Quarter	166.5	55.9	42.6	1.5	Premier trimestre
Second Quarter	184.8	57.5	41.0	1.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	198.7	55.5	43.1	1.4	Troisième trimestre
Fourth Quarter	159.1	55.6	43.3	1.1*	Quatrième trimestre
Annual	709.2	56.2	42.5	1.4	Annuel

- . All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "\*" should be used with some caution.

- . Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

- . Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*" ) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises en évidence par un "\*" devraient être utilisées avec circonspection.

- . Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme de composantes.

- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-Kilometres  
by Fare Type Group and Sector  
Level I Carriers - Scheduled Services  
1987 (Preliminary Estimates).

SECTOR	PASSENGER-KILOMETRES	FARE TYPE GROUP-GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
	PASSAGERS-KILOMETRES	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre ('000 000)	%	%	%	
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>
First Quarter	4 193.3	37.2	59.7	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	5 082.6	37.0	60.0	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 659.2	32.0	64.8	3.2	Troisième trimestre
Fourth Quarter	4 450.5	37.0	60.6	2.4	Quatrième trimestre
Annual	19 385.5	35.6	61.5	2.9	Annuel
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					<b>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</b>
First Quarter	4 043.0	36.6	60.3	3.1	Premier trimestre
Second Quarter	4 909.9	36.3	60.6	3.1	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 461.4	31.2	65.5	3.3	Troisième trimestre
Fourth Quarter	4 304.0	36.4	61.2	2.4	Quatrième trimestre
Annual	18 718.3	34.9	62.1	3.0	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</b>
First Quarter	822.4	49.1	47.3	3.6	Premier trimestre
Second Quarter	890.0	52.4	44.5	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	847.7	47.5	49.6	2.9	Troisième trimestre
Fourth Quarter	769.2	46.8	50.5	2.7	Quatrième trimestre
Annual	3 329.2	49.1	47.9	3.1	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</b>
First Quarter	3 220.6	33.4	63.6	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	4 019.9	32.8	64.2	3.1	Deuxième trimestre
Third Quarter	4 613.8	28.2	68.5	3.3	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3 534.8	34.2*	63.5	2.3	Quatrième trimestre
Annual	15 389.1	31.9	65.2	3.0	Annuel
<b>NORTHERN SERVICES</b>					<b>SERVICES SECTEUR NORD</b>
First Quarter	150.2	53.6	44.5	1.9*	Premier trimestre
Second Quarter	172.7	55.2	43.0	1.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	197.8	53.0	45.2	1.9	Troisième trimestre
Fourth Quarter	146.6	54.2	44.5	1.3*	Quatrième trimestre
Annual	667.2	54.0	44.3	1.7	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "\*" should be used with some caution.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

TABLEAU 6.2

Répartition des passagers-kilomètres intérieurs selon  
le groupe tarifaire et le secteur  
Transporteurs de niveau I - Services à horaire fixe  
1987 (données préliminaires).

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises évidence par un "\*" devraient être utilisées avec circonspection.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 6.3

Discount Carriage - Significance of Differences Between Proportions  
1986, 1987 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 6.3

Trafic utilisant des tarifs réduits - Signification  
des différences entre les proportions  
1986, 1987 (données préliminaires).

PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE					POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				
SECTOR	PASSENGERS		PASSAGERS		PASSENGER-KILOMETRES		PASSAGERS-KILOMETRES		SECTEUR
	1987	1986	SIGNIFICANCE		1987	1986	SIGNIFICANCE		
			SIGNIFICATION				SIGNIFICATION		
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>				
First Quarter	53.5	54.8			59.7	60.1			Premier trimestre
Second Quarter	52.7	56.4	&	*	60.0	62.2			Deuxième trimestre
Third Quarter	58.1	66.4	&&	**	64.8	71.9	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	55.7	52.2			60.6	58.3			Quatrième trimestre
Annual	55.1	57.9	&	*	61.5	63.9	&	**	Annuel
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					<b>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</b>				
First Quarter	54.0	55.6			60.3	60.9			Premier trimestre
Second Quarter	53.3	57.1	&&	*	60.6	62.8			Deuxième trimestre
Third Quarter	58.8	67.3	&&	**	65.5	72.7	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	56.3	52.9			61.2	59.0			Quatrième trimestre
Annual	55.7	58.7	&&	*	62.1	64.7	&	*	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</b>				
First Quarter	45.7	49.0			47.3	50.7			Premier trimestre
Second Quarter	42.8	49.6	&&	**	44.5	51.3	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	47.9	59.0	&&	**	49.6	60.5	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	48.6	45.0			50.5	47.1			Quatrième trimestre
Annual	46.1	50.7	&&	**	47.9	52.5	&&	**	Annuel
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					<b>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</b>				
First Quarter	63.0	63.6			63.6	63.8			Premier trimestre
Second Quarter	63.1	64.5			64.2	65.5			Deuxième trimestre
Third Quarter	67.3	74.2	&&	**	68.5	75.2	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	63.3	61.8			63.5	62.4			Quatrième trimestre
Annual	64.4	66.7			65.2	67.6	&		Annuel
<b>NORTHERN SERVICES</b>					<b>SERVICES SECTEUR NORD</b>				
First Quarter	42.6	41.0			44.5	43.2			Premier trimestre
Second Quarter	41.0	41.3			43.0	44.5			Deuxième trimestre
Third Quarter	43.1	47.9	&&	**	45.2	50.9	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	43.3	37.9			44.5	40.3			Quatrième trimestre
Annual	42.5	42.3			44.3	45.2			Annuel

The significance of the difference between proportions (P) at time (t) and a previous period (t-1) was tested for both absolute and relative differences. The test statistic (z) is defined by the equations  $z = P_t - P_{t-1}$  and  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  for absolute and relative differences, respectively. In both cases, the null hypothesis being tested is  $z = 0$ . Assuming a normal distribution of z, the difference between proportions is determined to be significant at either the 95% or the 90% confidence level. Results are displayed according to the legend below; a blank indicates that the difference between proportions is not considered significant.

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P) pour la période (t) et une période précédente (t-1) à un test statistique pour les différences absolues et relatives. La statistique (z) se définit par les équations  $z = P_t - P_{t-1}$  et  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  pour les différences absolues et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test de l'hypothèse nulle est  $z = 0$ . Sous l'hypothèse d'une répartition normale de la statistique z, la différence entre les proportions est vérifiée pour un niveau de significativité de 95% et de 90%. Les résultats sont présentés selon la légende indiquée ci-dessous; les différences qui ne sont pas significatives sont indiquées par un espace.

## Legend

	confidence level	90%	95%	niveau de confiance	
difference:	absolute	*	**	absolue	différence
	relative	&	&&	relative	

## Légende



# Special Release: Air Carrier Fare Basis Statistics - 1987 (Preliminary Estimates)

This release presents preliminary estimates for 1987 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.<sup>1</sup> Part I provides quarterly and annual estimates by fare type and sector. It also focuses on the use of discount fares and provides a comparison with 1986. Part II illustrates quarterly trends for the period 1983 - 1987 in the utilization of discounted air fares. Part III shows quarterly and annual trends in average fares for both the "regulated" and "deregulated" zones.

## I. Estimates and Discount Fare Utilization

As indicated in Table 6.1, 55.1% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket in 1987, down from 57.9% in 1986. In 1983, 45.1% of the travellers flew on discount fares. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 61.5% of total volume in 1987, which represents a decrease of 2.4 percentage points compared to a year earlier (see Table 6.2).

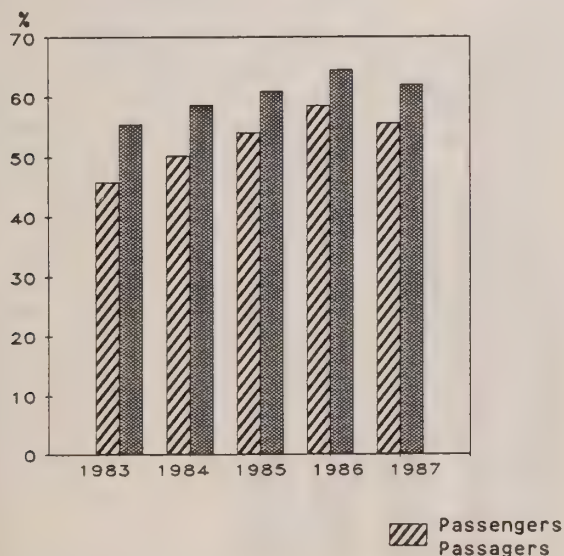
At a more disaggregate level, Figures 6.1.1 and 6.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely the southern and northern sectors.

Figure 6.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, 1983-1987

Figure 6.1.1

Total Southern Services  
Total services secteur sud



In the southern sector, in 1987, 55.7% of passenger traffic was carried on discount fares, down from 58.7% in 1986. Comparable figures for 1983, 1984 and 1985 were 45.9%, 50.3% and 54.1% respectively. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers decreased by approximately three

(1) In 1987, Level I included Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair.

# Communiqué spécial: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - 1987 (estimations préliminaires)

Ce communiqué présente des estimations préliminaires pour 1987 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.<sup>1</sup> La première partie présente des estimations trimestrielles et annuelles par groupe tarifaire et secteur. Elle établit également une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1986 et 1987. La deuxième partie illustre les tendances trimestrielles pour la période 1983-1987 dans l'utilisation des tarifs aériens réduits. La troisième partie montre les tendances trimestrielles et annuelles des tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée".

## I. Estimations et utilisation de tarifs réduits

Tel qu'indiqué au Tableau 6.1, 55.1% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours de 1987, en regard de 57.9% en 1986. En 1983, 45.1% des passagers ont payé des tarifs réduits. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 61.5% du volume total en 1987, soit une baisse de 2.4 points de pourcentage par rapport à l'année précédente (voir Tableau 6.2).

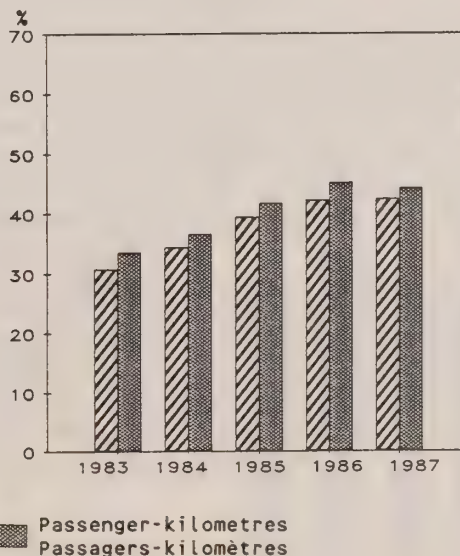
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 6.1.1 et 6.1.2 présentent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.

Figure 6.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, 1983-1987

Figure 6.1.2

Total Northern Services  
Total services secteur nord



Dans le secteur sud, en 1987, 55.7% du trafic de passagers a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 58.7% en 1986. En 1983, 1984 et 1985, ces pourcentages étaient respectivement 45.9%, 50.3% et 54.1%. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits a diminué approximativement de trois points de pourcentage, passant de 64.7% en 1986 à 62.1% en 1987. Par

(1) En 1987, le niveau I englobait Air Canada, les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair.

percentage points, from 64.7% in 1986 to 62.1% in 1987. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.5% of the traffic in 1987, up from 42.3% in 1986. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased from 45.2% in 1986 to 44.3% in 1987. In 1983, the corresponding figures were 30.8% for passengers and 33.6% for passenger-kilometres.

It should be noted that, from 1983 to 1987, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

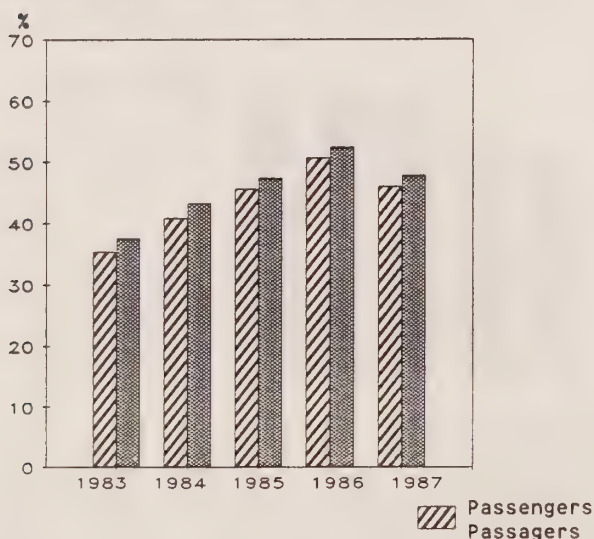
Figures 6.2.1 and 6.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs.<sup>2</sup> The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1987, discount carriage on long-haul services accounted for 64.4% of passenger volume (representing 65.2% of passenger-kilometres); this compares with 46.1% and 47.9% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in the four previous years. The proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector decreased by approximately five percentage points from 50.7% in 1986 to 46.1% in 1987. The 1987 figure compares to the 1985 level (45.7%).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1983-1987

Figure 6.2.1

Southern Short-Haul  
Secteur sud, court-courriers



(2) Short-haul refers to distances of less than 800 kilometres, while long-haul refers to distances of 800 kilometres or more.

comparaison, pour les services du nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.5% du trafic en 1987, en regard de 42.3% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 45.2% en 1986 à 44.3% en 1987. En 1983, les chiffres correspondants étaient de 30.8% pour les passagers et 33.6% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'entre 1983 et 1987, environ 97.0% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

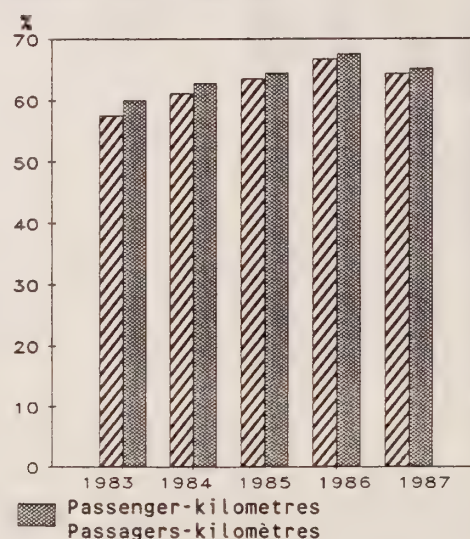
Les Figures 6.2.1 et 6.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon.<sup>2</sup> Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur important à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. En 1987, pour l'ensemble des parcours de long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 64.4% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 65.2% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 46.1% et 47.9% respectivement. On note une conjoncture analogue au cours des quatre années précédentes. La proportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) a diminué approximativement de cinq points de pourcentage, passant de 50.7% en 1986 à 46.1% en 1987. Le chiffre de 1987 est comparable au niveau observé en 1985 (45.7%).

Figure 6.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1983-1987

Figure 6.2.2

Southern Long-Haul  
Secteur sud, long-courriers



(2) Court-courrier réfère à des parcours inférieurs à 800 kilomètres et long-courrier, à des parcours de 800 kilomètres ou plus.

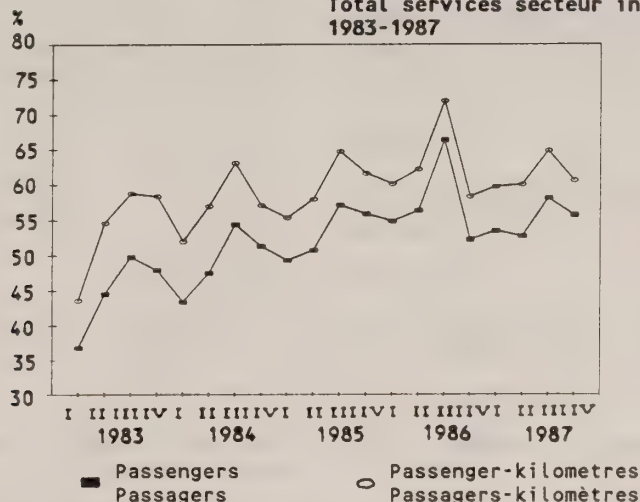


## II. Quarterly Trends in Utilization of Discount Fares

Figure 6.3 shows the quarterly distribution of the utilization of discounted air fares in terms of passengers and passenger-kilometres for total domestic services since 1983.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares  
Total Domestic Services  
1983-1987



The chart shows marked seasonal variations with an identifiable third quarter peak and a first quarter trough, with the exception of the years 1986 and 1987, when the trough was reached during the fourth and second quarters respectively. During the third quarter of 1986, a record peak was registered, when 66.4% of passengers travelling on scheduled flights took advantage of some form of discount.

This unprecedented proportion of discount fares in Canada during the third quarter of 1986 can be attributed to two principal factors. First, the increased competition between scheduled carriers (Wardair initiated domestic scheduled services in May 1986), had stimulated the increment of discount fares on high-density routes. Second, the event of EXPO 86 in Vancouver also had a significant impact on the utilization of discount fares.

The chart also shows that on a seasonal basis, there has been a continuous increase in the carriage of passengers on discount fares until the fourth quarter 1986, when decreases have been recorded over the corresponding quarter of the previous year. However, the downward trend was reversed in the fourth quarter of 1987, when an increase in discount passengers was recorded over the corresponding quarter in 1986.

The trends in discount carriage in the southern and northern sectors are shown in Figures 6.4.1 and 6.4.2. As for the total domestic sector, the charts show that on a seasonal basis, the number of passengers travelling on discount fares increased continuously until the fourth quarter 1986, when both sectors have registered decreases over the corresponding period a year earlier. In 1987 (except in northern sector for the first quarter), the curve in both sectors followed the same pattern as in the total domestic sector.

## II. Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs réduits

La Figure 6.3 présente la distribution trimestrielle de l'utilisation des tarifs aériens réduits en termes de passagers et de passagers-kilomètres pour le secteur intérieur depuis 1983.

Figure 6.3

Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits  
Total services secteur intérieur  
1983-1987

Le diagramme montre des variations saisonnières marquées atteignant clairement un sommet au troisième trimestre et un creux au premier trimestre, à l'exception des années 1986 et 1987 alors que le creux fut atteint respectivement au cours du quatrième et du deuxième trimestres. Durant le troisième trimestre de 1986, un sommet record fut enregistré, alors que 66.4% des passagers voyageant sur des vols à horaire fixe ont profité des tarifs réduits.

Cette proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du troisième trimestre de 1986 peut s'expliquer par deux facteurs principaux. En premier lieu, la compétition accrue entre les transporteurs à horaire fixe (Wardair a inauguré des services intérieurs à horaire fixe en mai 1986) a stimulé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes à forte densité de passagers. En deuxième lieu, l'évènement d'EXPO 86 à Vancouver a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits.

Le diagramme montre également que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de façon continue jusqu'au quatrième trimestre de 1986, alors que des baisses ont été enregistrées par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Cependant, la baisse tendancielle a pris fin au quatrième trimestre de 1987, alors qu'on nota une hausse du nombre de passagers voyageant à prix réduit relativement au trimestre correspondant en 1986.

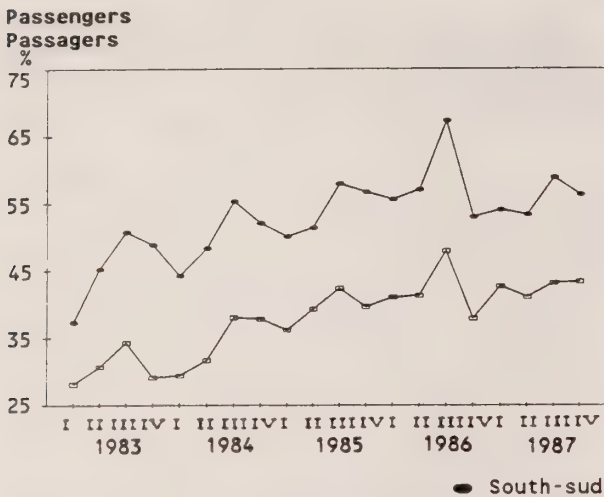
Les tendances au niveau des tarifs réduits dans les secteurs sud et nord sont présentées dans les Figures 6.4.1 et 6.4.2. Comme pour le secteur intérieur, les diagrammes montrent que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté continuellement jusqu'au quatrième trimestre de 1986, alors que les deux secteurs ont accusé des baisses par rapport à la période correspondante une année plus tôt. En 1987 (sauf pour le secteur nord pour le premier trimestre), la courbe dans les deux secteurs a suivi le même profil que celle du secteur intérieur.



Figure 6.4

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares  
Total Southern and Northern Services  
1983-1987

Figure 6.4.1



### III. Quarterly and Annual Trends in Average Fares

This section presents quarterly and annual trends in average fares (all and discount fares) paid by the air passengers on all domestic city-pairs and compares the average fares in the "regulated" and "deregulated" zones since 1983. The average fare is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

The fare basis data indicate that on a seasonal basis, there has been a steady growth (except for two quarters) in average fares (all fares) in Canada from 1983 to 1987. During the third quarter of 1987, for example, passengers paid an average fare of \$153, up 9.8% over the same quarter a year earlier; comparable figures for previous years were \$135 in 1985, \$125 in 1984 and \$126 in 1983. Average discount fares for total domestic services have not followed the same pattern of growth, as in 1984 the quarterly average discount fares decreased compared to 1983; in 1985, however, the downward trend was reversed in each quarter. During the third quarter of 1987, the average discount fare totalled \$129; in 1983, it was \$111. On an annual basis, the domestic average fares (all fares) went from \$121 in 1983 to \$145 in 1987, while the average discount fares increased by 16.4% (from \$101 to \$117) during the same period.

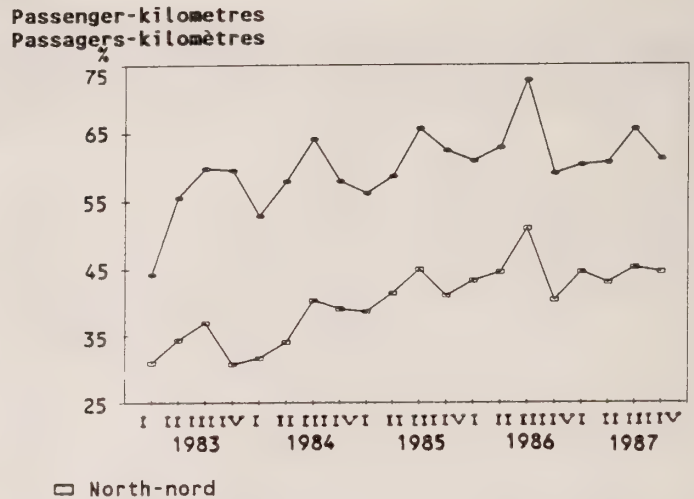
A cross - analysis of the average fares, distance and revenue per passenger-kilometre yield (results are not shown), has established that, in a few instances, increases in average fares were partially explained by increases in the average trip length. However, in many cases, it was found that the distance factor had no direct impact on the increase of fares, as the increase in average fares was related to a reduction (or to a marginal increase) in the average distance.

(3) The discount fare is calculated as a percentage reduction from the normal full fare regular economy.

Figure 6.4

Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits  
Total services secteurs sud et nord  
1983-1987

Figure 6.4.2



### III. Tendances trimestrielles et annuelles des tarifs moyens

Cette section présente les tendances trimestrielles et annuelles des tarifs moyens (tous les tarifs et les tarifs réduits) payés par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures et compare les tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée" depuis 1983. Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Les données sur la base tarifaire indiquent que sur une base saisonnière, les tarifs moyens (tous les tarifs) au Canada ont augmenté de manière soutenue (excepté pour deux trimestres) entre 1983 et 1987. Au cours du troisième trimestre de 1987, par exemple, les passagers ont payé un tarif moyen de \$153, en hausse de 9.8% comparativement au même trimestre une année plus tôt; les chiffres comparables pour les années antérieures étaient de \$135 en 1985, \$125 en 1984 et \$126 en 1983. Les tarifs réduits moyens pour le secteur intérieur n'ont pas suivi le même profil de croissance, puisqu'en 1984 les tarifs réduits moyens trimestriels ont diminué par rapport à 1983; en 1985 cependant, cette baisse tendancielle a pris fin dans chaque trimestre. Au cours du troisième trimestre de 1987, le tarif réduit moyen totalisait \$129 alors qu'en 1983, il s'élevait à \$111. Sur une base annuelle, les tarifs moyens (tous les tarifs) intérieurs sont passés de \$121 en 1983 à \$145 en 1987, alors que les tarifs réduits moyens se sont accrus de 16.4% (de \$101 à \$117) au cours de la même période.

Une analyse recoupée des tarifs moyens, de la distance et du rapport des recettes par passager-kilomètre (résultats non montrés), a démontré que dans peu de cas, la hausse dans les tarifs moyens s'expliquait partiellement par une augmentation dans la longueur moyenne des voyages. Cependant, dans la plupart des cas, il fut établi que le facteur distance n'avait aucun impact direct sur l'augmentation des tarifs, puisque la hausse dans les tarifs moyens était reliée à une réduction (ou à une augmentation marginale) dans la distance moyenne.

(3) Le tarif réduit est calculé comme pourcentage de réduction du plein tarif de classe économique.

If less passengers travelled on discount fares in the southern sector in 1987 compared to a year earlier, the average discount fares have not followed the same downward trend. Indeed, during the examined period, the average discount fares rose 6.3% to reach \$116. In 1983, they totalled \$100.

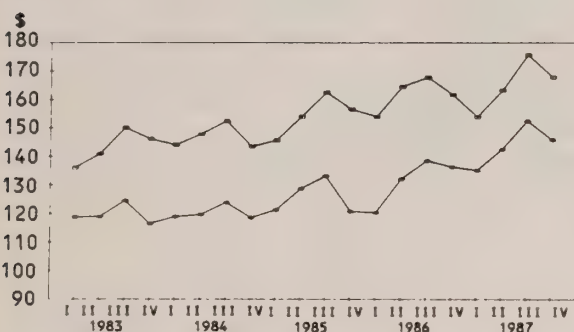
With the exception of the first quarter of 1986, when average discount fares decreased from \$95 to \$91 on a quarter-to-quarter basis, increases were recorded in each quarter since the beginning of 1985. In the third quarter of 1987, the average discount fares in the southern sector rose 3.6% over the corresponding quarter a year earlier to reach \$129 (see Figure 6.5).

Figure 6.5

Quarterly Trends in Average Fares  
Total Southern and Northern Services  
1983-1987

Figure 6.5.1

All Fares  
Tous les tarifs



● South-sud

Until the fourth quarter of 1986, the quarterly trend in average discount fares in northern sector followed approximately the same curve as for the southern sector. In 1987, however, the upward trend in the northern sector was reversed, the average discount fares decreasing in three of the four quarters over 1986.

Please refer to ASC Service Bulletin Vol. 20, No. 10 for description of survey concepts and methods. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Si moins de passagers ont bénéficié des tarifs réduits dans le secteur sud en 1987 par rapport à l'année précédente, les tarifs réduits moyens n'ont pas suivi la même baisse tendancielle. En effet, durant la période examinée, les tarifs réduits moyens ont augmenté de 6.3% pour atteindre \$116. En 1983, ils totalisaient \$100.

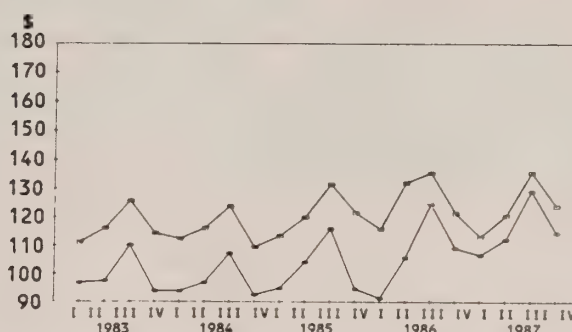
Des augmentations dans les tarifs réduits moyens ont été enregistrées à chaque trimestre depuis le début de 1985, à l'exception du premier trimestre de 1986, alors que les tarifs réduits moyens ont diminué de \$95 à \$91, sur la base d'un trimestre à l'autre. Au cours du troisième trimestre de 1987, les tarifs réduits moyens dans le secteur sud ont augmenté de 3.6% comparativement au même trimestre une année plus tôt et ont atteint \$129 (voir Figure 6.5).

Figure 6.5

Tendance trimestrielle des tarifs moyens  
Total services secteurs sud et nord  
1983-1987

Figure 6.5.2

Discount Fares  
Tarifs réduits



□ North-nord

Jusqu'au quatrième trimestre de 1986, la tendance trimestrielle des tarifs réduits moyens dans le secteur nord a suivi à peu près la même courbe que celle du secteur sud. En 1987, toutefois, la hausse tendancielle dans le secteur nord a pris fin, les tarifs réduits moyens déclinant dans trois des quatre trimestres par rapport à 1986.

Pour une description des méthodes de l'enquête, veuillez consulter le Bulletin de service Vol. 20, N° 10. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

January 1988

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Janvier 1988

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---





# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

Vol. 20, No. 12

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

### HIGHLIGHTS

- o Advance statistics for unit toll passengers and unit toll passenger-kilometres are now available at domestic and international levels. Preliminary operational data for the first nine months of 1988 show that passenger-kilometres flown on scheduled domestic and international services by Level I carriers increased by 15.6% and 9.0% respectively over the same period of 1987.
- o Lester B. Pearson International airport and Vancouver International airport, both set new records for aircraft movements with 31,204 and 33,784 movements respectively during August 1988.
- o Preliminary first quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 1,650,334 up 9.8% from 1987 figures.
- o In 1987, total charter passenger-kilometres increased 5.1% relative to 1986. There was a continuing decline in the contribution of Level I carriers primarily due to the decline in Wardair's charter activity.
- o Lester B. Pearson International airport handled 41.0% of the cargo enplaned and deplaned on major scheduled services in Canada during 1987.

### SPECIAL RELEASE:

- o Lester B. Pearson International airport was by far the busiest airport in Canada in 1987 with 30.6% of national traffic. This airport accounted for 77.7% of all revenue passengers enplaned and deplaned at airports in Ontario.

### RECENT RELEASE:

- o Canadian Civil Aviation, 1987 (Catalogue No. 51-206).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9  
Issued in December 1988

Vol. 20, No. 12

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

### FAITS SAILLANTS

- o Les statistiques provisoires pour les passagers à taux unitaires et pour les passagers-kilomètres à taux unitaires sont maintenant disponibles aux niveaux intérieur et international. Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens pour les neuf premiers mois de 1988 démontrent que les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 15.6% et de 9.0% respectivement par rapport à la même période en 1987.
- o Les aéroports internationaux de Lester B. Pearson et de Vancouver ont atteint des nouveaux sommets records pour ces installations en août, soient 31,204 et 33,784 mouvements respectivement.
- o Les statistiques provisoires du premier trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 9.8% (passant de 1,502,717 à 1,650,334 passagers) comparativement au nombre de passagers de 1987.
- o En 1987, le nombre de passagers-kilomètres des vols d'affrètement a augmenté de 5.1% comparativement à 1986. Il y a eu une diminution soutenue de la contribution des transporteurs aériens de niveau I due principalement à la baisse des activités d'affrètement de Wardair.
- o L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 41.0% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe majeurs à tous les aéroports canadiens en 1987.

### COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

- o Lester B. Pearson est de loin l'aéroport international le plus fréquenté au Canada en 1987 ayant accaparé à lui seul 30.6% du trafic national et par lequel transitent 77.7% de tous les passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports de l'Ontario.

### MISE EN CIRCULATION:

- o Aviation civile canadienne 1987 (n° 51-206 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9  
Mise en circulation, décembre 1988



TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, September  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, septembre 1988.

	September 1988	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Change Year-to-Date	
	Septembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires- et d'affrètement
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,356	1.1	12,218	3.9	- Intérieur
- International	532	-2.2	4,489	-0.4	- International
- Total	1,888	0.2	16,707	2.7	- Total
Passengers - Charter	139	3.0	2,138	0.7	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,027	0.3	18,845	2.5	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	2 036 772	14.5	17 699 024	15.6	unitaires - Intérieur
- International	2 335 162	13.0	18 181 776	9.0	- International
- Total	4 371 935	13.7	35 880 800	12.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	520 424	0.4	6 611 803	-0.2	D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 892 360	12.1	42 492 603	10.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Unit Toll	6 043 807	13.9	49 922 670	8.6	Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	685 266	4.5	8 354 667	2.0	D'affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 729 074	12.9	58 277 338	7.6	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	72.3	...	71.9	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	75.9	...	79.1	...	D'affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	72.7	...	72.9	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	104 430	3.2	912 639	7.2	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	6 523	-11.1	46 541	-19.4	chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	110 953	2.2	959 181	5.5	chandises - Total
Hours Flown	63	6.8	550	0.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	339 393	10.1	2 931 717	6.4	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
Operating Revenues - Unit toll	453,532	5.2	3,682,485	6.2	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	25,815	16.7	324,232	-0.9	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	500,299	5.1	4,162,262	5.3	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	466,394	13.2	3,968,170	10.6	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	20,351	48.4	158,348	6.1	Total des frais d'intérêt



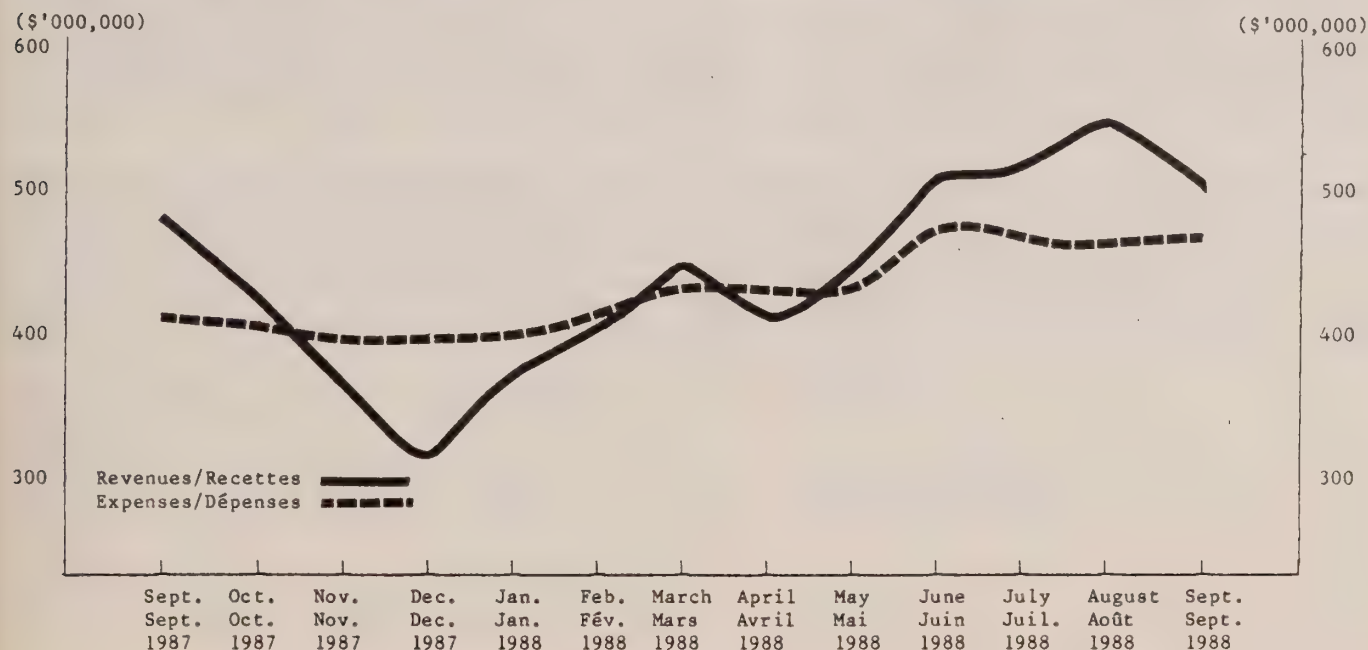
A year-to-date comparison of the Level I figures for September 1988 over September 1987 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 12.2%. Domestic unit toll passengers-kilometres increased by 15.6% while international unit toll passenger-kilometres were up by 9.0%. A year-to-date comparison of the passenger load factor for unit toll operations shows an increase for the third consecutive year, from 67.6% for September 1985 to 71.9% for September 1988.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October 1987 and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$194.1 million as of September 1988. For the same period of 1987, these carriers recorded a \$362.6 million operating income. Although the 1988 operating income figure was down 46.5% from that of the previous year, it represented an above average performance when compared to the average operating income of \$158.6 million taken over the seven years since the survey began.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from September 1987 to September 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les neuf premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 12.2%. Les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont augmenté de 15.6% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 9.0%. Une comparaison du coefficient de remplissage pour les services à taux unitaires pour les neuf premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1985 démontre une hausse à 71.9% pour la troisième année consécutive, alors que le coefficient de remplissage s'établissait à 67.6%.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre 1987 et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de \$194.1 millions pour les neuf premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs ont enregistré un revenu d'exploitation de \$362.6 millions. Bien que le revenu d'exploitation de 1988 a diminué de 46.5% par rapport à l'année précédente, il représente une performance située au-dessus de la moyenne lorsqu'on le compare à la moyenne de \$158.6 millions qui fut enregistrée au cours des sept dernières années, soit depuis le début de l'enquête.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de septembre 1987 à septembre 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. August and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August 1988	% Change August 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Août	Variation en % Août	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	33,784	9.2	223,716	8.8
2	Lester B Pearson International ONT	31,204	13.9	229,213	7.8
3	Victoria International BC-CB	21,463	17.3	140,930	6.7
4	Toronto Island ONT	18,577	-16.4	113,550	-14.9
5	Montreal International QUE-QUÉ	18,148	15.9	132,116	15.0
6	Abbotsford BC-CB	17,602	10.0	111,050	21.6
7	Boundary Bay BC-CB	17,287	14.8	106,804	6.6
8	Calgary International ALTA-ALB	16,724	0.7	139,614	8.0
9	St. Hubert QUE-QUÉ	16,395	-3.1	115,272	8.4
10	Toronto/Buttonville ONT	15,738	-0.3	118,410	11.3
11	Ottawa International ONT	15,443	3.5	115,924	4.5
12	Winnipeg International MAN	12,915	9.9	104,134	5.4
13	Langley BC-CB	12,654	7.8	89,443	9.7
14	London ONT	12,411	7.1	82,552	3.0
15	Pitt Meadows BC-CB	12,236	11.8	82,117	3.5
16	Hamilton City ONT	11,741	1.3	96,730	4.3
17	St. Andrews MAN	10,733	23.6	76,485	20.3
18	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,333	1.3	80,710	1.6
19	Quebec QUE-QUÉ	10,118	-9.5	84,240	0.2
20	Sudbury ONT	9,821	1.9	59,717	-5.9
21	St. Honoré QUE-QUÉ	9,746	-32.4	61,007	-8.8
22	Halifax International NS-NÉ	9,637	42.4	64,903	30.3
23	Thunder Bay ONT	9,635	27.0	75,862	10.6
24	Springbank ALTA-ALB	8,993	-9.3	66,952	-14.3
25	Saskatoon SASK	8,929	6.7	77,308	19.2
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		372,247	5.1	2,648,759	6.2
Total - Transport Canada Towers (60)		550,101	3.1	3,890,337	4.7
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In August 1988, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 3.1% over August of 1987. Itinerant movements increased by 6.2% to 350,006 while local movements decreased by 1.9% to 200,095 when compared to the same month last year.

In the first 8 months of 1988, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 4.7% over the same period last year. Itinerant movements are up 6.7% to 2,410,664 while local movements have increased by 1.6% over the first eight months of 1987 to 1,479,673.

In August, both Vancouver International and Lester B. Pearson International set new records for total movements in one month at their facilities: 33,784 and 31,204 movements respectively. This surpasses the previous records of 33,233 movements set in July 1988 at Vancouver and 30,480 movements in June 1988 at Lester B. Pearson. Lester B. Pearson International continued to lead all other airports in the number of jet movements (21,055) and instrument flight movements (30,293); each approximately twice as large as the next largest airport in these categories.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Août et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August 1988	% Change August 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Août	Variation en % Août	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	33,784	9.2	223,716	8.8
2	Lester B Pearson International ONT	31,204	13.9	229,213	7.8
3	Victoria International BC-CB	21,463	17.3	140,930	6.7
4	Toronto Island ONT	18,577	-16.4	113,550	-14.9
5	Montreal International QUE-QUÉ	18,148	15.9	132,116	15.0
6	Abbotsford BC-CB	17,602	10.0	111,050	21.6
7	Boundary Bay BC-CB	17,287	14.8	106,804	6.6
8	Calgary International ALTA-ALB	16,724	0.7	139,614	8.0
9	St. Hubert QUE-QUÉ	16,395	-3.1	115,272	8.4
10	Toronto/Buttonville ONT	15,738	-0.3	118,410	11.3
11	Ottawa International ONT	15,443	3.5	115,924	4.5
12	Winnipeg International MAN	12,915	9.9	104,134	5.4
13	Langley BC-CB	12,654	7.8	89,443	9.7
14	London ONT	12,411	7.1	82,552	3.0
15	Pitt Meadows BC-CB	12,236	11.8	82,117	3.5
16	Hamilton City ONT	11,741	1.3	96,730	4.3
17	St. Andrews MAN	10,733	23.6	76,485	20.3
18	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,333	1.3	80,710	1.6
19	Quebec QUE-QUÉ	10,118	-9.5	84,240	0.2
20	Sudbury ONT	9,821	1.9	59,717	-5.9
21	St. Honoré QUE-QUÉ	9,746	-32.4	61,007	-8.8
22	Halifax International NS-NÉ	9,637	42.4	64,903	30.3
23	Thunder Bay ONT	9,635	27.0	75,862	10.6
24	Springbank ALTA-ALB	8,993	-9.3	66,952	-14.3
25	Saskatoon SASK	8,929	6.7	77,308	19.2
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		372,247	5.1	2,648,759	6.2
Total - Transport Canada Towers (60)		550,101	3.1	3,890,337	4.7
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Pour le mois d'août 1988, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 3.1% par rapport au mois d'août 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 350,006, soit une hausse de 6.2% par rapport au mois d'août 1987 pendant que les mouvements locaux ont diminué de 1.9% pour atteindre 200,095.

Au cours des huit premiers mois de 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.7% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,410,664 soit une hausse de 6.7% par rapport aux huit premiers mois de 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 1.6% pour s'établir à 1,479,673.

Les aéroports internationaux de Vancouver et Lester B. Pearson ont atteint des nouveaux sommets records pour ces installations en août, soient 33,784 et 31,204 mouvements respectivement. Ceux-ci ont dépassé les sommets antérieurs de 33,233 mouvements à Vancouver en juillet 1988 et 30,480 mouvements à Lester B. Pearson en juin 1988. Cependant, l'aéroport Lester B. Pearson a continué à dominer la catégorie des mouvements des avions à réaction (21,055) et les vols à règles instruments (30,293); ces mouvements sont deux fois plus élevés que ceux enregistrés aux aéroports venant au second rang dans chaque catégorie.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region.  
First Quarter 1988 (Preliminary Data).

Region	First Quarter 1988 Premier trimestre	First Quarter 1987 Premier trimestre	Percentage change over previous year  Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Région
Africa(1)	-	-	-	Afrique(1)
Asia(2)	-	-	-	Asie(2)
Europe(3)	38,430	34,107	12.7	Europe(3)
Pacific(4)	-	-	-	Pacifique(4)
Southern(5)	831,480	754,461	10.2	Sud(5)
United States(6)	780,424	714,131	9.3	États-Unis(6)
<b>Total</b>	<b>1,650,334</b>	<b>1,502,717</b>	<b>9.8</b>	<b>Total</b>

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia, and the Canary Islands).  
 (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
 (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
 (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
 (5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands, Mexico, Central America and South America).  
 (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

Preliminary first quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 1,650,334, up 9.8% from the 1987 figures.

The southern region with an increase of 77,019 passengers and the United States with an increase of 66,293 passengers are the two regions that benefitted from the largest gains. As in 1987, Mexico (386,052 passengers) and Venezuela (104,179 passengers) continue to be popular with increases of 14.4% and 18.7% respectively. Finally, when Canadians travelled to the United States, they usually chose Florida (452,586 passengers) or Nevada (156,227 passengers) (increases of 13.2% and 18.1% respectively).

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Premier trimestre 1988 (données provisoires).

Region	First Quarter 1988 Premier trimestre	First Quarter 1987 Premier trimestre	Percentage change over previous year  Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Région
Africa(1)	-	-	-	Afrique(1)
Asia(2)	-	-	-	Asie(2)
Europe(3)	38,430	34,107	12.7	Europe(3)
Pacific(4)	-	-	-	Pacifique(4)
Southern(5)	831,480	754,461	10.2	Sud(5)
United States(6)	780,424	714,131	9.3	États-Unis(6)
<b>Total</b>	<b>1,650,334</b>	<b>1,502,717</b>	<b>9.8</b>	<b>Total</b>

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Egypte située en Asie et les Iles Canarie).  
 (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).  
 (3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).  
 (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, La Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
 (5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine, le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).  
 (6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Les statistiques provisoires du premier trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 9.8% (de 1 502 717 à 1 650 334 passagers) comparativement au nombre de passagers de 1987.

Les gains les plus importants ont été enregistrés dans les régions du sud (77 019 passagers de plus) et des États-Unis (66 293 passagers de plus). Comme pour l'année 1987, le Mexique (386 052 passagers) et le Venezuela (104 179 passagers) continuent d'être des destinations de plus en plus courues avec des augmentations respectives de 14.4% et 18.7%. En ce qui a trait aux États-Unis, c'est en Floride (452 586 passagers) et au Nevada (156 227 passagers) que les canadiens se rendent en nombre croissant (13.2% et 18.1% respectivement).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



TABLE 4.

Charter Passenger-Kilometres, Canadian Carriers,  
1985, 1986 and 1987.

	Passenger-Kilometres			
	Passagers-kilomètres			
	1987	1986	1985	
	'000			
Level I				Niveau I
Air BC	..	...	...	Air B.C.
Air Canada	1 941 271	1 449 800	1 021 300	Air Canada
Canadian <sup>(1)</sup>	2 357 924	-	-	Canadien <sup>(1)</sup>
CP Air <sup>(1)</sup>	-	487 400	584 100	CP Air <sup>(1)</sup>
Eastern Provincial <sup>(1)</sup>	-	25 300	36 712	Eastern Provincial <sup>(1)</sup>
Nordair <sup>(1)</sup>	-	985 200	932 700	Nordair <sup>(1)</sup>
Pacific Western Airlines <sup>(1)</sup>	-	979 300	912 300	Pacific Western Airlines <sup>(1)</sup>
Quebecair	83 499	597 895	1 086 000	Québecair
Wardair	3 677 922	4 258 200	6 782 989	Wardair
Total	8 060 616	8 783 095	11 356 101	Total
Level II	4 046 929	2 194 971	1 334 181	Niveau II
Level III	1 612 147	2 071 267	672 331	Niveau III
Total, Levels I, II and III	13 719 692	13 049 333	13 362 613	Total, Niveaux I, II et III

(1) Canadian Airlines International data include operations previously performed by CP Air, Eastern Provincial, Nordair and Pacific Western Airlines.

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.  
- nil or zero.

These data represent a continuation of the series published up to and including 1980 in Statistics Canada Catalogue No. 51-002, Air Carrier Operations in Canada. Since 1981, the data have been published in Statistics Canada Catalogue No. 51-004, "Aviation Statistics Centre Service Bulletin". It should be noted that the sources for the data for the Level I carriers included International Civil Aviation Organization publications and source documents. Data for Level II and III carriers were estimated from the Aviation Statistics Centre's Charter and Civil Aviation Surveys.

In 1987, total passenger-kilometres increased by 5.1% relative to 1986. There was a continuing decline in the contribution of Level I carriers to the total charter passenger-kilometres in 1987. Their contribution was 85.0%, 67.3% and 58.8% respectively in 1985, 1986 and 1987. This decline was primarily due to the decline in Wardair's charter activity.

For further information on the above table, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLEAU 4.

Passagers-kilomètres des vols d'affrètement, transporteurs  
canadiens, 1985, 1986 et 1987.

	Passenger-Kilometres			
	Passagers-kilomètres			
	1987	1986	1985	
	'000			
Niveau I				Niveau I
Air B.C.	..	...	...	Air B.C.
Air Canada	1 941 271	1 449 800	1 021 300	Air Canada
Canadien <sup>(1)</sup>	2 357 924	-	-	Canadien <sup>(1)</sup>
CP Air <sup>(1)</sup>	-	487 400	584 100	CP Air <sup>(1)</sup>
Eastern Provincial <sup>(1)</sup>	-	25 300	36 712	Eastern Provincial <sup>(1)</sup>
Nordair <sup>(1)</sup>	-	985 200	932 700	Nordair <sup>(1)</sup>
Pacific Western Airlines <sup>(1)</sup>	-	979 300	912 300	Pacific Western Airlines <sup>(1)</sup>
Québecair	83 499	597 895	1 086 000	Québecair
Wardair	3 677 922	4 258 200	6 782 989	Wardair
Total	8 060 616	8 783 095	11 356 101	Total
Niveau II	4 046 929	2 194 971	1 334 181	Niveau II
Niveau III	1 612 147	2 071 267	672 331	Niveau III
Total, Niveaux I, II et III	13 719 692	13 049 333	13 362 613	Total, Niveaux I, II et III

(1) Les données des Lignes aériennes Canadien International incluent les opérations effectuées auparavant par CP Air, Eastern Provincial, Nordair et Pacific Western Airlines.

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.  
- nil ou zéro.

Ces données représentent la continuité des séries publiées jusqu'en 1980 dans la publication de Statistique Canada no. 51-002, "Opérations des transporteurs aériens au Canada". Depuis 1981, les données sont publiées dans la publication de Statistique Canada n° 51-004, "Bulletin de service, Centre des statistiques de l'aviation". Les données pour les transporteurs de niveau I ont été compilées à partir des publications de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de documents originaux. Les données des transporteurs de niveaux II et III sont estimées à partir des enquêtes sur l'aviation civile et les vols affrétés du Centre des statistiques de l'aviation.

En 1987, le nombre de passagers-kilomètres a augmenté de 5.1% comparativement à 1986. Il y a eu une diminution soutenue de la contribution des transporteurs aériens de niveau I au nombre total de passagers-kilomètres des services d'affrètement pour 1987. Leur contribution était de 85.0%, 67.3% et 58.8% en 1985, 1986 et 1987 respectivement. Cette diminution est due principalement à la baisse des activités d'affrètement de Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports - 1987. (Preliminary Data)

Rank	Airports	1987	1986	% Change 1987/1986
Rang	Aéroports			Variation en %
		'000 kg	'000 kg	
1	Lester B. Pearson International ONT	225 058	206 801	8.8
2	Vancouver International BC-CB	89 522	87 548	2.3
3	Mirabel International QUE-QUE	74 592	75 376	-1.0
4	Montréal International QUE-QUE	27 373	29 210	-6.3
5	Calgary International ALTA-ALB	26 025	25 861	0.6
6	Edmonton International ALTA-ALB	24 176	28 900	-16.3
7	Halifax International NS-NÉ	20 347	18 362	10.8
8	Winnipeg International MAN	11 959	15 701	-23.8
9	St. John's NFLD-TN	6 603	6 550	0.8
10	Ottawa International ONT	4 695	4 660	0.8
11	Iqaluit NWT-TNO	3 035	2 367	28.2
12	Goose Bay NFLD-TN	2 437	1 511	61.3
13	Yellowknife NWT-TNO	1 621	1 841	-11.9
14	Sept-Îles QUE-QUE	1 518	1 818	-16.5
15	Kuujujuq NWT-TNO	1 459	1 168	24.9
16	Quebec QUE-QUE	1 399	1 645	-14.9
17	Resolute Bay NWT-TNO	1 321	1 219	8.4
18	Saskatoon SASK	1 278	1 433	-10.8
19	Fort St. John BC-CB	1 248	1 306	-4.4
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	1 155	1 432	-19.3
21	Regina SASK	1 139	1 547	-26.4
22	Saint John NB	1 137	1 018	11.7
23	Moncton NB	1 059	933	13.5
24	Thunder Bay ONT	993	1 065	-6.8
25	Charlottetown PEI-IPE	951	1 054	-9.8
26	Whitehorse YT-TY	950	885	7.3
27	Norman Wells NWT-TNO	915	1 043	-12.3
28	Inuvik NWT-TNO	907	1 278	-29.0
29	Val D'Or QUE-QUE	863	807	6.9
30	Sandspit BC-CB	690	749	-7.9
Total of above Airports/Total des aéroports ci-dessus		536 425	525 088	2.1
Total of all airports/Total de tous les aéroports		549 261	540 074	1.7

Preliminary 1987 data indicate that 536 425 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on major scheduled services at the top 30 Canadian airports (ranked according to enplaned plus deplaned cargo). This represents an increase of 2.1% compared to the volume of cargo recorded for 1986.

The top 30 airports recorded considerable fluctuations in scheduled cargo traffic for 1987 relative to 1986; variations ranged from -29.0% at Inuvik to 61.3% at Goose Bay, with 14 airports showing increases in traffic.

While Lester B. Pearson International handled 41.0% of the cargo enplaned and deplaned on major scheduled services in Canada during 1987, the top 30 airports accounted for 97.7%.

Data for other airports are available by contacting K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - 1987. (Données préliminaires)

Rank	Airports	1987	1986	% Change 1987/1986
Rang	Aéroports			Variation en %
		'000 kg	'000 kg	
1	Lester B. Pearson International ONT	225 058	206 801	8.8
2	Vancouver International BC-CB	89 522	87 548	2.3
3	Mirabel International QUE-QUE	74 592	75 376	-1.0
4	Montréal International QUE-QUE	27 373	29 210	-6.3
5	Calgary International ALTA-ALB	26 025	25 861	0.6
6	Edmonton International ALTA-ALB	24 176	28 900	-16.3
7	Halifax International NS-NÉ	20 347	18 362	10.8
8	Winnipeg International MAN	11 959	15 701	-23.8
9	St. John's NFLD-TN	6 603	6 550	0.8
10	Ottawa International ONT	4 695	4 660	0.8
11	Iqaluit NWT-TNO	3 035	2 367	28.2
12	Goose Bay NFLD-TN	2 437	1 511	61.3
13	Yellowknife NWT-TNO	1 621	1 841	-11.9
14	Sept-Îles QUE-QUE	1 518	1 818	-16.5
15	Kuujujuq NWT-TNO	1 459	1 168	24.9
16	Quebec QUE-QUE	1 399	1 645	-14.9
17	Resolute Bay NWT-TNO	1 321	1 219	8.4
18	Saskatoon SASK	1 278	1 433	-10.8
19	Fort St. John BC-CB	1 248	1 306	-4.4
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	1 155	1 432	-19.3
21	Regina SASK	1 139	1 547	-26.4
22	Saint John NB	1 137	1 018	11.7
23	Moncton NB	1 059	933	13.5
24	Thunder Bay ONT	993	1 065	-6.8
25	Charlottetown PEI-IPE	951	1 054	-9.8
26	Whitehorse YT-TY	950	885	7.3
27	Norman Wells NWT-TNO	915	1 043	-12.3
28	Inuvik NWT-TNO	907	1 278	-29.0
29	Val D'Or QUE-QUE	863	807	6.9
30	Sandspit BC-CB	690	749	-7.9
Total of above Airports/Total des aéroports ci-dessus		536 425	525 088	2.1
Total of all airports/Total de tous les aéroports		549 261	540 074	1.7

Les données préliminaires pour 1987 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe majeurs aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 536 425 tonnes métriques. Ces statistiques indiquent une hausse de 2.1% par rapport à 1986.

D'importantes fluctuations dans le trafic de marchandises à horaire fixe furent enregistrées pour les 30 principaux aéroports à 1987 relativement à 1986; les variations se chiffrent entre -29.0% à Inuvik et 61.3% à Goose Bay avec 14 aéroports enregistrant des augmentations de trafic.

L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 41.0% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe majeurs à tous les aéroports canadiens en 1987. Pour les 30 principaux aéroports, ce pourcentage s'établit à 97.7%.

Les données pour les autres aéroports sont disponibles en communiquant avec J.M. Burchell (819-997-0198).

## SPECIAL RELEASE

Passenger Traffic at Canadian Airports  
Unit Toll and Charter Services  
1987 (Preliminary Data)

The number of passengers travelling on unit toll (composed of mainline unit toll and other unit toll) and charter services, enplaned and deplaned at all Canadian airports in 1987 reached 60.1 million, an increase of 3.3% relative to a year earlier.

As displayed in Table 6.1, in 1987, a growth in passenger traffic was recorded in each province and territory compared to 1986, except for Manitoba, Alberta and British Columbia which recorded decreases of 0.3%, 0.9% and 4.9% respectively. No change in passenger flow was noted for the Yukon Territory. In the other provinces, the gains in 1987 relative to a year earlier ranged from 3.9% in Quebec to 16.1% in Prince Edward Island.

The provincial table also shows that activity in other unit toll services component witnessed growth in each province and territory, with the exception of the Yukon Territory which recorded no change in passenger traffic in 1987 relative to 1986. For mainline unit toll services, increases were recorded in only three provinces, Ontario (4.3%), Saskatchewan (0.9%) and Yukon Territory (1.9%), while for charter services, the provinces of Quebec (15.8%) and Ontario (11.8%), and the Northwest Territories (100.0%) experienced substantial increases in passenger volumes.

TABLE 6.1

Enplaned Plus Deplaned Revenue Passengers at Canadian Airports by Province and Territory, by Type of Service, 1987 (Preliminary Data).

Province or Territory	Mainline Unit Toll Services		Other Unit Toll Services		Charter Services(1)		Total		Province ou territoire
	Services à taux unitaires		Autres services à taux unitaires		Services d'affrètement(1)				
	1987	Variation 1987/1986	1987	Variation 1987/1986	1987	Variation 1987/1986	1987	Variation 1987/1986	
	'000	%	'000	%	'000	%	'000	%	
NFLD	756	-7.8	363	85.2	20	-23.1	1,139	9.3	T.N.
P.E.I.	104	-25.2	83	315.0	-	-100.0	187	16.1	I.P.É.
N.S.	1,714	-3.7	592	169.1	27	-3.6	2,333	15.0	N.É.
N.B.	560	-4.9	170	73.5	1	-	731	6.3	N.B.
QUE.	7,584	-0.3	923	37.4	938	15.8	9,445	3.9	QUÉ.
ONT.	18,400	4.3	2,854	26.7	2,364	11.8	23,617	7.3	ONT.
MAN.	2,161	-2.4	331	17.8	91	-6.2	2,584	-0.3	MAN.
SASK.	1,179	0.9	212	50.4	24	-31.4	1,415	5.3	SASK.
ALTA.	6,283	-0.1	813	5.9	216	-32.5	7,312	-0.9	ALB.
B.C.	7,600	-8.9	2,618	13.5	423	-22.2	10,641	-4.9	C.B.
Y.T.	107	1.9	12	-	1	-66.7	120	-	T.Y.
N.W.T.	228	-4.2	304	15.2	2	100.0	534	6.4	T.N.O.
Total	46,676	-0.6	9,276	28.3	4,105	3.1	60,057	3.3	Total

(1) Charter services include large aircraft operations only.

## COMMUNIQUE SPÉCIAL

Le trafic de passagers aux aéroports canadiens  
Services à taux unitaires et services d'affrètement  
1987 (données préliminaires)

Le nombre de passagers voyageant sur des services à taux unitaires (qui se composent des taux unitaires des lignes principales et des autres taux unitaires) et sur des services d'affrètement, embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens s'est chiffré à 60.1 millions en 1987, une hausse de 3.3% par rapport à l'année précédente.

Comme le montre le Tableau 6.1, en 1987, une croissance dans le trafic de passagers fut enregistrée dans chaque province et territoire par rapport à 1986, à l'exception du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique qui ont accusé des baisses respectives de 0.3%, 0.9% et 4.9%. On a observé aucun changement dans le trafic de passagers pour le Yukon. Dans les autres provinces, les gains en 1987 en regard de 1986 se sont échelonnés de 3.9% au Québec à 16.1% à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le tableau provincial montre également que la composante des autres services à taux unitaires a enregistré une croissance de son activité dans chaque province et territoire, à l'exception du Yukon qui n'a enregistré aucun changement dans le trafic de passagers en 1987 relativement à 1986. Pour les services à taux unitaires des lignes principales, seulement trois provinces ont enregistré des hausses, soit l'Ontario (4.3%), la Saskatchewan (0.9%) et le Yukon (1.9%), alors que pour les services d'affrètement, les provinces de Québec (15.8%) et de l'Ontario (11.8%) et les Territoires du Nord-Ouest (100.0%) ont connu des hausses substantielles du volume de passagers.

TABLEAU 6.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens, par province et territoire, selon le genre de service, 1987 (données préliminaires).

(1) Les services d'affrètement incluent les opérations des gros aéronefs seulement.



In 1987, Ontario airports accommodated more than 23.6 million passengers, representing 39.3% of revenue passengers enplaned and deplaned on unit toll and charter services at all Canadian airports. Airports in British Columbia served 10.6 million travellers, while Quebec had over 9.4 million. These two provinces ranked second and third respectively, with 17.7% and 15.7% of passenger traffic in 1987 (see Figure 6.1).

FIGURE 6.1

Passenger Traffic, Market Shares by Province and Territory, 1987

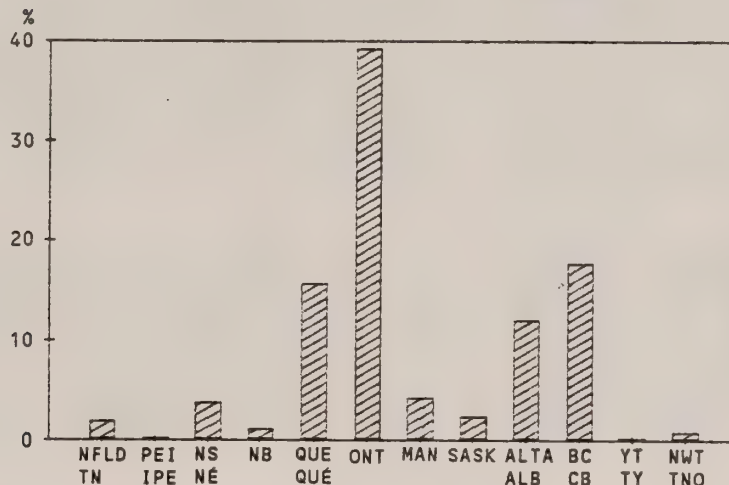


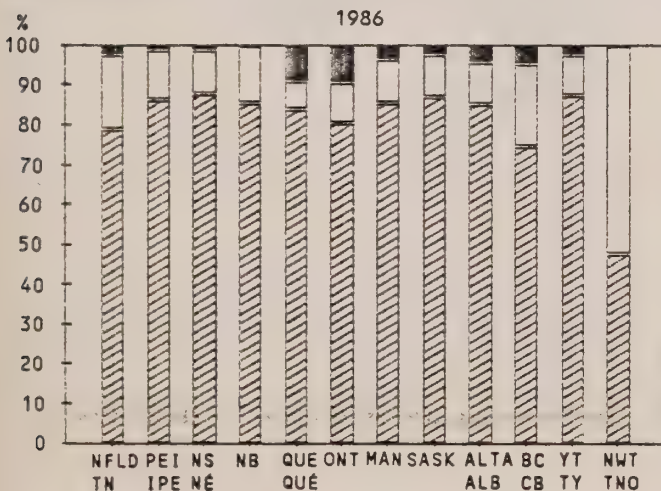
FIGURE 6.1

Trafic de passagers, parts du marché par province et territoire, 1987

As shown in Figure 6.2, the mainline unit toll services accounted for the larger part of the activity in all provinces and territories (except for the Northwest Territories). Indeed, for all provinces and territories, more than 50.0% of passenger traffic in 1987 was carried on mainline unit toll services. The range varies rather widely from one province to another, with Northwest Territories at 42.7% and Yukon Territory at 89.2%.

FIGURE 6.2

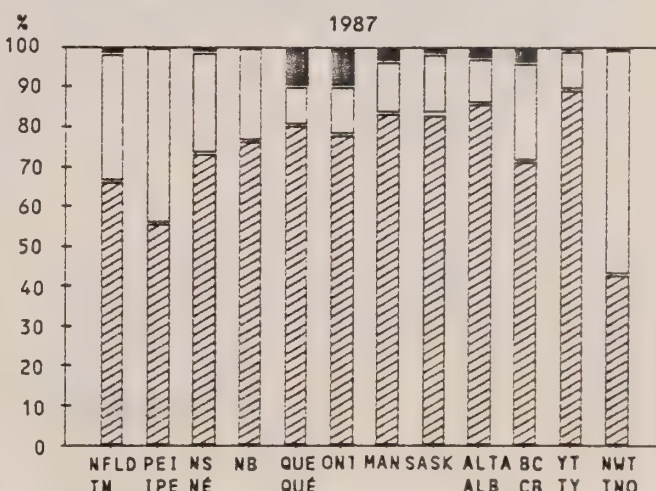
Passenger Traffic by Province and Territory, Market Shares by Type of Service, 1986, 1987



Tel que montré à la Figure 6.2, les services à taux unitaires des lignes principales représentent la majeure partie des activités dans toutes les provinces et territoires (à l'exception des Territoires du Nord-Ouest). En effet, pour toutes les provinces et territoires, plus de 50.0% du trafic de passagers en 1987 était transporté sur des services à taux unitaires des lignes principales. Ce pourcentage varie assez considérablement d'une province à l'autre, puisqu'il s'établit à 42.7% dans les Territoires du Nord-Ouest et à 89.2% au Yukon.

FIGURE 6.2

Trafic de passagers par province et territoire, parts du marché selon le genre de service, 1986, 1987



Mainline Unit Toll Services  
Services à taux unitaires des lignes principales

Other Unit Toll Services  
Autres services à taux unitaires

Charter Services  
Services d'affrètement



Since 95.2% of all airport activity takes place in the top 50 airports, they are worth considering separately.

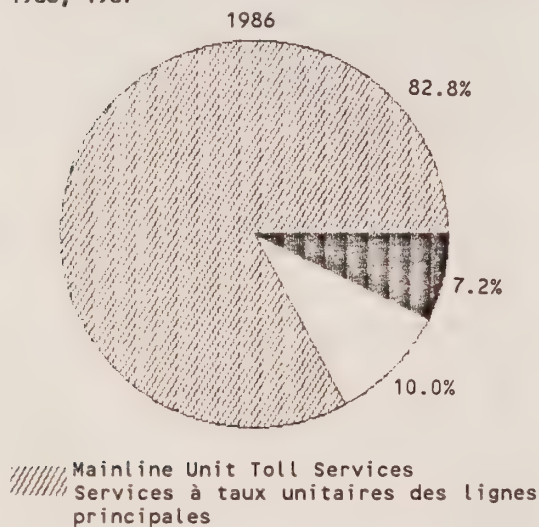
By far the busiest airport in Canada in 1987 was Lester B. Pearson International, with 30.6% of national traffic, and accounting for 77.7% of all revenue passengers enplaned and deplaned at airports in Ontario. Other leading airports in terms of national traffic were Vancouver International (13.0%), Montréal International (9.9%) and Calgary International (6.8%).

As shown in Table 6.2, in 1987, passenger traffic exceeded 1986 levels at 34 of these 50 major Canadian airports, with gains ranging from 0.5% at Sudbury to 52.8% at Victoria Harbour. No change in passenger traffic was noted at both Prince Rupert and Whitehorse. Decreases in passenger volumes were recorded at 14 airports. The most substantial declines were registered at Kamloops (-16.3%), Gander (-12.3%) Sept-Îles (-11.5%) and Kelowna (-10.6%).

In 1987, for the top 50 airports, 79.9% of all passengers travelling on commercial air services flew on mainline unit toll services. The market shares for other unit toll and charter services represented, respectively, 13.0% and 7.1% of passenger volume. In 1986, mainline unit toll accounted for 82.8%, other unit toll, 10.0% and charter, 7.2% (see Figure 6.3).

FIGURE 6.3

Passenger Traffic at the Top 50 Canadian Airports, Market Shares by Type of Service, 1986, 1987



In 1987, the mainline unit toll services were predominant at 36 airports, while the other unit toll services contributed more passengers at 14 airports. Comparable figures for 1986 were respectively 41 and 9. In 1987, the market shares for other unit toll services exceeded 75.0% at eight of these 14 airports: Lethbridge, Nanaimo, Toronto Island, Vancouver Harbour and Victoria Harbour (100.0%), London (90.5%), Grande Prairie (81.7%) and Castlegar (79.1%). In addition, the market shares for other unit toll services exceeded the market shares for charter services at all airports with the exception of Edmonton International, Lester B. Pearson International and Mirabel International.

Etant donné que 95.2% de toute l'activité aéroportuaire est associée aux 50 principaux aéroports, il paraît souhaitable de les analyser séparément.

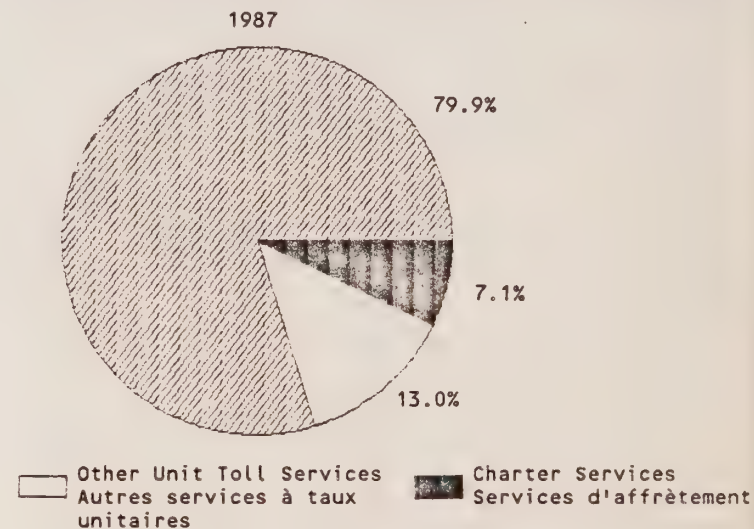
L'aéroport le plus fréquenté au Canada en 1987 fut de loin l'aéroport international Lester B. Pearson qui a accaparé à lui seul 30.6% du trafic national, et par lequel transitent 77.7% de tous les passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports de l'Ontario. Les autres principaux aéroports en termes de trafic national étaient les aéroports internationaux de Vancouver (13.0%), Montréal (9.9%) et Calgary (6.8%).

Tel que montré au Tableau 6.2, en 1987, le trafic de passagers a dépassé les niveaux de 1986 dans 34 des 50 principaux aéroports canadiens, les gains s'échelonnant de 0.5% à Sudbury à 52.8% à Victoria Harbour. On a observé aucun changement dans le trafic de passagers à Prince Rupert et Whitehorse. Des diminutions dans le volume de passagers furent enregistrées à 14 aéroports. Les aéroports de Kamloops (-16.3%), Gander (-12.3%), Sept-Îles (-11.5%) et Kelowna (-10.6%) ont accusé les replis les plus substantiels.

En 1987, aux 50 principaux aéroports, 79.9% de tous les passagers voyageant à bord de vols commerciaux ont emprunté les services à taux unitaires des lignes principales. Les parts du marché des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement représentaient respectivement 13.0% et 7.1% du volume de passagers. En 1986, les services à taux unitaires des lignes principales représentaient 82.8% du volume, les autres services à taux unitaires, 10.0%, et les services d'affrètement, 7.2% (voir Figure 6.3).

FIGURE 6.3

Trafic de passagers aux 50 principaux aéroports canadiens, parts du marché selon le genre de service, 1986, 1987



En 1987, les services à taux unitaires des lignes principales étaient prédominants à 36 aéroports, alors que les autres services à taux unitaires ont contribué à un plus grand nombre de passagers à 14 aéroports. Les chiffres comparables pour 1986 étaient 41 et 9 respectivement. En 1987, les parts du marché des autres services à taux unitaires ont dépassé 75.0% à huit des 14 aéroports: Lethbridge, Nanaimo, Toronto Island, Vancouver Harbour et Victoria Harbour (100.0%), London (90.5%), Grande Prairie (81.7%) et Castlegar (79.1%). De plus, les parts du marché des autres services à taux unitaires ont dépassé les parts du marché des services d'affrètement à tous les aéroports à l'exception de l'aéroport international d'Edmonton, de l'aéroport international Lester B. Pearson et de l'aéroport international de Mirabel.

The increasing trend in favour of other unit toll services began in the 1980's, and especially in 1983. This shift is the result of several factors. Commuter and local air carriers have increased their market share, now offering many of the services previously performed by Level I carriers. These carriers have also gained an advantage by the removal of certain licence restrictions and entry barriers, all part of the 1984 Canadian Air Policy proposal.

In 1987, a growth in other unit toll and charter services was recorded for the total top 50 airports relative to 1986. Passenger traffic on commuter and local carriers increased by 33.3% (from 5.6 million to 7.4 million), while the number of passengers travelling on charter services rose by 3.3% (from 4.0 million to 4.1 million). During this period, the number of passengers carried on mainline unit toll services went from 45.8 million to 45.7 million, a marginal decrease of 0.3%.

For mainline unit toll services, most of the airports have witnessed decreases in revenue passenger traffic. The decreases ranged from -0.4% at Halifax International to -62.2% at London. Substantial decreases were also recorded at Castlegar (-43.8%), Gander (-40.9%), Sydney (-40.0%), Penticton (-31.3%), Kamloops (-29.2%), North Bay (-27.9%), Charlottetown (-25.2%) and Sault Ste. Marie (-25.1%). These decreases are largely attributable to the transfer of traffic from the major airlines to their local carrier partners.

In addition to their servicing of small communities, local carriers are expanding feeder services at major Canadian airports. As indicated by the survey results, in 1987, 43 of the top 50 airports recorded increases in other unit toll services relative to 1986. The airports that experienced most of the increase, in relative terms, were concentrated in the Atlantic provinces. In 1987, the top nine airports in these provinces experienced growth rates exceeding 55.0%. Particularly noticeable has been the surge of traffic at Charlottetown (315.0%), Gander (176.2%) and Halifax International (168.2%). The increase at these airports is largely due to the operations of Air Atlantic, Air Bras d'Or and Air Nova. Exceptional increases were also recorded at Prince George (222.2%), Rouyn (162.5%), Penticton (150.0%), Windsor (87.5%) and North Bay (81.8%). The increase at Penticton reflects increased competition between Time Air and Air BC, while increases at airports in Québec and Ontario are largely due to the operations of Nordair Metro and/or Air Ontario and/or Ontario Express.

For charter services, the airports that experienced the largest increases were St. John's with 225.0% and Ottawa International with 62.5%. However, the introduction of Wardair's domestic scheduled services in May 1986 resulted in decreases in charter passenger traffic at the international airports of Calgary, Edmonton and Vancouver.

For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Le mouvement en faveur des autres services à taux unitaires a débuté dans les années 1980, et surtout à partir de 1983. Ce changement est le fait de plusieurs facteurs. Les transporteurs aériens de navette et locaux se sont emparés d'une plus grosse part du marché, assurant désormais quantité de services qui étaient auparavant effectués par des transporteurs de niveau I. Ces transporteurs locaux ont également tiré profit de l'élimination de certaines restrictions de permis et de barrières d'accès, qui s'inscrivent dans le cadre du projet de politique aérienne canadienne de 1984.

En 1987, on nota une expansion des autres services à taux unitaires et des services d'affrètement pour l'ensemble des 50 principaux aéroports en regard de 1986. Le trafic de passagers des transporteurs de navette et locaux s'est accru de 33.3% (de 5.6 millions à 7.4 millions), alors que le nombre de passagers voyageant à bord de vols d'affrètement a augmenté de 3.3% (de 4.0 millions à 4.1 millions). Au cours de cette période, le nombre de passagers transportés à bord de vols à taux unitaires des lignes principales est passé de 45.8 millions à 45.7 millions, soit une baisse marginale de 0.3%.

En ce qui concerne les services à taux unitaires des lignes principales, la plupart des aéroports ont connu des diminutions dans le trafic de passagers payants. Ces diminutions s'échelonnent de -0.4% à l'aéroport international d'Halifax à -62.2% à London. Des baisses importantes furent également enregistrées à Castlegar (-43.8%), Gander (-40.9%), Sydney (-40.0%), Penticton (-31.3%), Kamloops (-29.2%), North Bay (-27.9%), Charlottetown (-25.2%) et Sault Ste. Marie (-25.1%). Ces baisses sont attribuables en grande partie au transfert de passagers des principales compagnies aériennes aux transporteurs locaux qui leur sont associés.

En plus des services qu'ils offrent aux petites localités, les transporteurs locaux élargissent leurs services d'apport dans les grands aéroports canadiens. Les résultats de l'enquête démontrent qu'en 1987, des hausses dans les autres services à taux unitaires furent enregistrées dans 43 des 50 principaux aéroports relativement à 1986. Les aéroports où la progression des vols a été la plus forte, en termes relatif, étaient concentrés dans les provinces de l'Atlantique. En 1987, les neuf principaux aéroports de ces provinces ont accusé des taux de croissance dépassant 55.0%. C'est aux aéroports de Charlottetown, Gander et Halifax que cet essor a été le plus spectaculaire, le trafic à ces aéroports ayant progressé de 315.0%, 176.2% et 168.2%, respectivement. L'augmentation s'explique en grande partie par les opérations de Air Atlantic, Air Bras d'Or et Air Nova. Des hausses exceptionnelles furent également enregistrées à Prince George (222.2%), Rouyn (162.5%), Penticton (150.0%), Windsor (87.5%) et North Bay (81.8%). L'accroissement à Penticton est représentatif de la compétition accrue entre Time Air et Air BC alors que les hausses dans les aéroports du Québec et de l'Ontario sont fortement attribuables aux opérations de Nordair Metro et/ou Air Ontario et/ou Ontario Express.

Pour ce qui est des services d'affrètement, les aéroports qui ont connu les hausses les plus notables furent St. John's avec 225.0% et l'aéroport international d'Ottawa avec 62.5%. Cependant, l'inauguration des services intérieurs à horaire fixe par Wardair en mai 1986 ont entraîné des baisses dans le trafic de passagers des affrètements aux aéroports internationaux de Calgary, Edmonton et Vancouver.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).



TABLE 6.2

Enplaned Plus Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service, 1987 (Preliminary Data).

TABLEAU 6.2

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, selon le genre de service, 1987 (données préliminaires).

Rank	Airport	Mainline Unit Toll Services	Other Unit Toll Services	Charter Services	Total		
Rang	Aéroport	Services à taux unitaires	Autres services à taux unitaires	Services d'affrètement	1987	1986	Variation 1987/1986
		'000	'000	'000	'000	'000	%
1	Toronto/Pearson, ONT(1)	15,391	655	2,305	18,351	17,122	7.2
2	Vancouver, BC-CB(1)	6,334	1,097	394	7,825	8,415	-7.0
3	Montréal/Dorval, QUE-QUÉ(2)	5,337	405	227	5,969	7,527	5.6
4	Calgary, ALTA-ALB(1)	3,733	244	120	4,096	3,998	2.5
5	Ottawa, ONT(1)	1,932	486	26	2,443	2,263	8.0
6	Winnipeg, MAN(1)	2,025	129	90	2,244	2,267	-1.0
7	Halifax, NS-NÉ(1)	1,638	464	27	2,129	1,845	15.4
8	Montréal/Mirabel, QUE-QUÉ	1,306	46	624	1,976	X	X
9	Edmonton, ALTA-ALB(1,3)	1,803	30	95	1,928	2,955	-5.3
10	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	659	208	1	868	X	X
11	Saskatoon, SASK	584	108	11	704	646	9.0
12	Regina, SASK	588	77	12	677	659	2.7
13	Victoria, BC-CB(1)	159	486	23	668	650	2.8
14	Québec, QUE-QUÉ	393	156	86	635	660	-3.8
15	St. John's, NFLD-TN	486	128	13	627	549	14.2
16	Thunder Bay, ONT	423	123	--	546	520	5.0
17	Toronto Island, ONT	-	399	1	399	322	23.9
18	Kelowna, BC-CB	297	96	4	397	444	-10.6
19	London, ONT	14	266	15	294	258	14.0
20	Windsor, ONT	225	45	8	278	272	2.2
21	Moncton, NB	166	75	-	241	233	3.4
22	Saint John, NB	177	51	1	229	209	9.6
23	Sault Ste. Marie, ONT	131	97	-	227	231	-1.7
24	Prince George, BC-CB	196	29	--	225	220	2.3
25	Sudbury, ONT	106	105	--	211	210	0.5
26	Fredericton, NB	150	42	--	192	185	3.8
27	Charlottetown, PEI-IPE	104	83	-	187	161	16.1
28	Timmins, ONT	96	85	-	181	177	2.3
29	Sydney, NS-NÉ	66	105	--	171	154	11.0
30	Yellowknife, NWT-TNO	94	70	1	164	151	8.6
31	Deer Lake, NFLD-TN	85	63	-	147	105	40.0
32	Kamloops, BC-CB	63	75	--	139	166	-16.3
33	Fort St. John, BC-CB	124	-	-	124	134	-7.5
34	Sept-Iles, QUE-QUÉ	118	4	--	123	139	-11.5
35	Gander, NFLD-TN	52	58	4	114	130	-12.3
36	Prince Rupert, BC-CB	70	39	1	110	110	-
37	Victoria Harbour, BC-CB	-	110	-	110	72	52.8
38	Lethbridge, ALTA-ALB	-	110	-	110	103	6.8
39	Vancouver Harbour, BC-CB	-	109	-	109	78	39.7
40	Val d'Or, QUE-QUÉ	81	27	-	108	105	2.9
41	Whitehorse, YT-TY	98	6	1	105	105	-
42	Grande Prairie, ALTA-ALB	19	85	-	104	93	11.8
43	North Bay, ONT	44	60	--	104	95	9.5
44	Thompson, MAN	43	54	-	97	93	4.3
45	Rouyn, QUE-QUÉ	67	21	-	88	86	2.3
46	Nanaimo, BC-CB	-	87	-	87	81	7.4
47	Castlegar, BC-CB	18	68	-	86	80	7.5
48	Penticton, BC-CB	55	30	--	85	92	-7.6
49	Cranbrook, BC-CB	81	3	-	84	90	-6.7
50	Fort Mc Murray, ALTA-ALB	65	18	-	83	84	-1.2
Total Top 50 Airports/ Ensemble des 50 principaux aéroports		45,695	7,416	4,091	57,202	55,345	3.4
Others/Autres		981	1,860	14	2,855	2,810	1.6
Total		46,676	9,276	4,105	60,057	58,155	3.3

(1) Corresponds to the international airport.

(2) In 1986, Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International. The percentage variation 1987/1986 is based on the total figures for Montréal as defined in 1986.

(3) In 1986, Edmonton includes Edmonton International and Edmonton Municipal. The percentage variation 1987/1986 is based on the total figures for Edmonton as defined in 1986.

Some totals may not add due to rounding.

(1) Correspond à l'aéroport international.

(2) En 1986, Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel. La variation en pourcentage de 1987/1986 est basée sur les données totales pour Montréal tel que défini en 1986.

(3) En 1986, Edmonton comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton. La variation en pourcentage de 1987/1986 est basée sur les données totales pour Edmonton tel que défini en 1986.

Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

January 1988

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Janvier 1988

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Vol. 21, No. 1

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first ten months of 1988 show that passenger-kilometres flown on unit toll domestic and international services by Level 1 carriers increased by 14.3% and 9.9% respectively over the same period of 1987.
- o Vancouver International airport has handled more aircraft movements in the first three quarters of 1988 than in the entire year of 1985. Lester B. Pearson International airport handled more traffic in the first three quarters than in all of 1984.
- o Aircraft movements at Lester B. Pearson International airport have been increasing steadily since 1983. The most important increase in movements has been in the turboprop category of aircraft, with an increase in August 1988 of 173% over August of 1983.
- o Preliminary first quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on commercial charter services to and from the southern region increased to 831,480 from 763,581 in 1987 up 8.9%.

## SPECIAL RELEASE:

- o Revenue helicopter hours flown in Canada in 1987 increased by 18.5% over the 1986 level of 305,504 hours. The Bell 206 aircraft accounted for 50.6% of the 362,172 hours flown in Canada in 1987.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1989

Vol. 21, N° 1

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens pour les dix premiers mois de 1988 démontrent que les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 14.3% et de 9.9% respectivement par rapport à la même période en 1987.
- o Le nombre de mouvements d'aéronefs à l'aéroport international de Vancouver au cours des trois premiers trimestres de 1988 fut supérieur au nombre de mouvements enregistrés durant toute l'année 1985. L'aéroport Lester B. Pearson a enregistré un plus grand nombre de mouvements au cours des trois premiers trimestres qu'en 1984.
- o Au cours des cinq dernières années, le nombre de mouvements d'aéronefs à l'aéroport international Lester B. Pearson a augmenté de façon soutenue. L'augmentation la plus importante du trafic à l'aéroport fut notée dans la classe des aéronefs turbopropulseurs, qui ont connu une hausse de 173% en août 1988 par rapport au mois d'août 1983.
- o Les statistiques provisoires du premier trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux en direction de la région du Sud a augmenté de 8.9% (passant de 763 581 à 831 480 passagers) comparativement au nombre enregistré au cours de la même période en 1987.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

- o Les heures de vol d'hélicoptères au Canada en 1987 indiquent un accroissement de 18.5% par rapport à 1986, alors que le nombre d'heures atteignait 305,504. En 1987, 50.6% des 362,172 heures de vol d'hélicoptères au Canada étaient effectuées avec l'aéronef Bell 206.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1989





TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I, October  
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, octobre 1988.

	October 1988	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Change Year-to-Date	
	Octobre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires- et d'affrètement
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,238	-8.7	13,456	2.6	- Intérieur
- International	491	7.7	4,980	0.3	- International
- Total	1,729	-4.6	18,436	2.0	- Total
Passengers - Charter	155	19.2	2,293	1.8	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,884	-3.0	20,729	2.0	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 827 302	3.6	19 526 326	14.3	unitaires - Intérieur
- International	1 981 781	18.5	20 163 557	9.9	- International
- Total	3 809 083	10.9	39 689 884	12.0	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	459 696	30.2	7 071 499	1.3	D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 268 780	12.7	46 761 384	10.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Unit Toll	5 751 816	11.3	55 674 484	8.9	Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	675 745	34.5	9 030 413	3.9	D'affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 427 562	13.4	64 704 898	8.2	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	66.2	...	71.3	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	68.0	...	78.3	...	D'affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.4	...	72.3	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	114 322	1.0	1 026 962	6.5	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	7 863	19.3	54 405	-15.5	chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	122 186	2.0	1 801 367	5.1	chandises - Total
Hours Flown	63	5.0	613	1.2	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	323 974	10.1	3 255 692	6.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
Operating Revenues - Unit toll	402,646	3.1	4,085,130	5.9	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	26,923	28.1	351,155	0.9	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	443,372	2.4	4,605,634	5.0	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	440,484	7.2	4,408,654	10.2	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	20,100	53.0	178,448	9.9	Total des frais d'intérêt

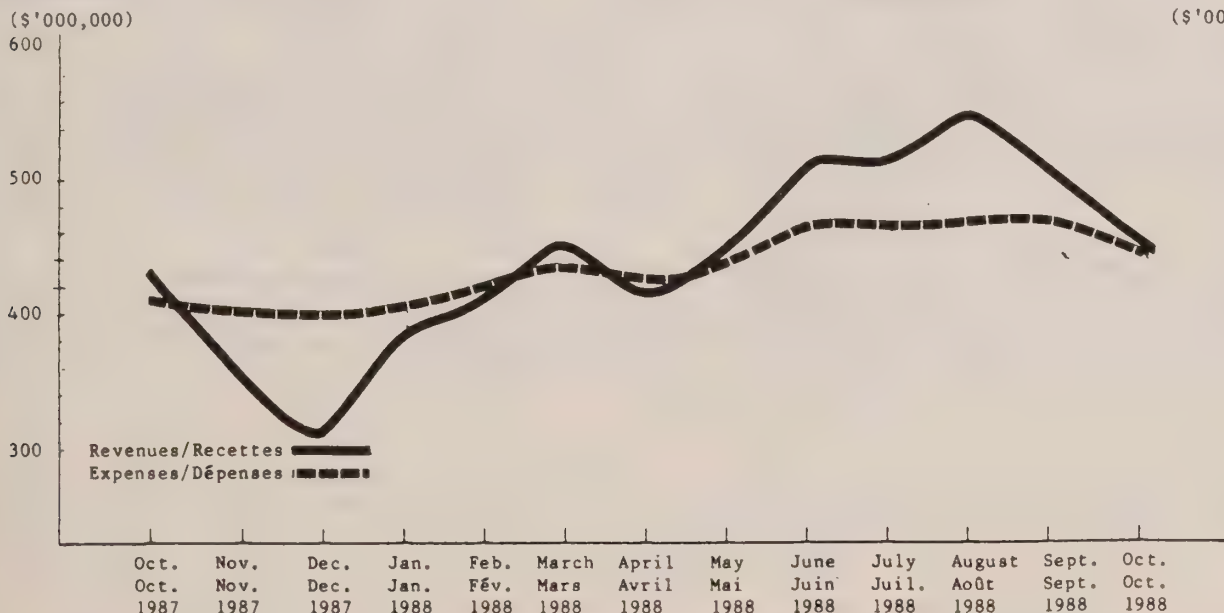
A year-to-date comparison of the Level I figures for October 1988 over October 1987 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 12.0%. Domestic unit toll passenger-kilometres increased by 14.3% while international unit toll passenger-kilometres were up by 9.9%. A year-to-date comparison of the passenger load factor for unit toll operations shows an increase for the third consecutive year, from 67.2% for October 1985 to 71.3% for October 1988.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the month of March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$197.0 million as of October 1988. For the same period of 1987, these carriers recorded a \$384.7 million operating income. Although the 1988 operating income figure was down 48.8% from that of the previous year, it represented an above average performance when compared to the average operating income of \$174.3 million taken over the seven years since the survey began.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from October 1987 to October 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les dix premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 12.0%. Les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont augmenté de 14.3% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 9.9%. Une comparaison du coefficient de remplissage pour les services à taux unitaires pour les dix premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1985 démontre une hausse pour la troisième année consécutive, alors que le coefficient de remplissage a atteint 71.3% en 1988 comparativement à 67.2% en 1985.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour le mois de mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de \$197.0 millions pour les dix premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs ont enregistré un revenu d'exploitation de \$384.7 millions. Bien que le revenu d'exploitation de 1988 a diminué de 48.8% par rapport à l'année précédente, il représente une performance située au-dessus de la moyenne lorsqu'on le compare à la moyenne de \$174.3 millions qui fut enregistrée au cours des sept dernières années, soit depuis le début de l'enquête.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation d'octobre 1987 à octobre 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. September and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Septembre et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1988	% Change September 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	Variation en % Septembre	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	29,970	9.6	259,183	8.0
2	Vancouver International BC-CB	29,381	6.7	253,097	8.6
3	Montréal International QUE-QUÉ	18,211	15.2	150,327	15.1
4	Victoria International BC-CB	16,806	11.6	157,736	7.2
5	Toronto/Buttonville ONT	16,801	29.6	135,211	13.3
6	Ottawa International ONT	16,710	23.1	132,634	6.6
7	Calgary International ALTA-ALB	16,406	-5.7	156,020	6.3
8	Toronto Island ONT	15,179	-16.5	128,729	-15.0
9	St. Hubert QUE-QUÉ	15,168	-11.8	130,440	5.6
10	Boundary Bay BC-CB	14,274	22.9	121,078	8.3
11	Hamilton City ONT	13,570	33.6	110,300	7.2
12	Winnipeg International MAN	12,797	0.8	116,931	4.9
13	Abbotsford BC-CB	12,024	25.0	123,074	21.9
14	Springbank ALTA-ALB	11,622	-10.1	78,574	-13.7
15	Pitt Meadows BC-CB	10,574	9.1	92,691	4.1
16	Québec QUE-QUÉ	10,555	0.9	94,795	0.3
17	Langley BC-CB	10,190	0.2	99,633	8.7
18	London ONT	9,713	10.4	92,265	3.7
19	Edmonton Municipal ALTA-ALB	9,621	-13.8	90,331	-0.3
20	Oshawa ONT	9,575	38.4	72,906	3.1
21	Halifax International NS-NÉ	9,299	45.8	74,202	32.1
22	Saskatoon SASK	9,084	-4.5	86,392	16.2
23	St. Andrews MAN	8,771	-16.3	85,256	15.2
24	St. Honoré QUE-QUÉ	8,460	-37.6	69,467	-13.6
25	Thunder Bay ONT	8,253	-19.7	84,115	6.7
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		343,014	4.1	2,995,387	6.1
Total - Transport Canada Towers (60)		504,365	3.3	4,394,702	4.5
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In the first three quarters of 1988, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 4.5% over the same period last year. Itinerant movements are up 6.5% to 2,725,968 while local movements have increased by 1.5% over the first three quarters of 1987 to 1,668,734.

In September 1988 total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 3.3% over September 1987. Itinerant movements increased by 4.8% to 315,304 while local movements increased by 0.9% to 189,061 when compared to the same month last year.

Toronto's Lester B. Pearson International airport handled more aircraft movements in the first three quarters of 1988 than in the entire year of 1984. Vancouver International has handled more traffic in the first three quarters than in all of 1985.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Au cours des trois premiers trimestres de 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.5% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,725,968 soit une hausse de 6.5% par rapport aux trois premiers trimestres de 1987, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 1.5% pour s'établir à 1,668,734.

Pour le mois de septembre 1988, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 3.2% par rapport au mois de septembre 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 315,304, soit une hausse de 4.8% par rapport au mois de septembre 1987 pendant que les mouvements locaux ont diminué de 0.9% pour atteindre 189,061.

Le nombre de mouvements d'aéronefs à l'aéroport international Lester B. Pearson au cours des trois premiers trimestres de 1988 fut supérieur au nombre de mouvements enregistrés durant toute l'année 1984. Par ailleurs, l'aéroport de Vancouver a enregistré un plus grand nombre de mouvements au cours des trois premiers trimestres de 1988 qu'en 1985.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

August Aircraft Movements at Lester B. Pearson International Airport, by type of movement with one year and five year comparisons.

Type of Movements	August 1988 Août	August 1987 Août	% change August 1988/1987 Variation en % Août	August 1983 Août	% change August 1988/1983 Variation en % Août	Type de mouvements
Total movements	31,204	27,400	13.9	22,439	39.1	Total des mouvements
By class of movement						Par classe de vol
Itinerant	31,168	27,400	13.8	22,274	40.0	Itinérants
Local	36	-	..	165	-78.2	Locaux
By type of operation						Par type d'exploitation
Total Commercial	27,806	24,091	15.4	18,569	49.7	Total commerciaux
- Unit Toll	21,737	19,321	12.5	13,264	63.9	- A taux unitaires
- Charter	2,780	1,725	61.2	1,867	48.9	- Affrètements
- Other commercial	3,289	3,045	8.0	3,438	-4.4	- Autres vols commerciaux
Private	3,044	3,068	- 0.8	3,217	-5.4	Privés
Government	318	241	31.9	488	-34.8	Officiels
By Flight Rules						Par règles de vol
Instrument Flights	30,293	25,473	18.3	19,598	54.6	Vols aux instruments
Visual Flights	875	1,927	-54.6	2,676	-67.3	Vols à vue
By type of aircraft						Par type d'aéronef
Jet	21,050	18,702	12.6	15,460	36.2	A réaction
Turboprop	8,010	5,742	39.5	2,932	173.2	Turbopropulseurs
Piston	1,992	2,816	-29.3	3,642	-45.3	A pistons
Helicopter	114	138	-17.4	239	-52.3	Hélicoptère
Other	2	2	..	1	..	Autres
By sector						Par secteur
Domestic	19,658	17,245	14.0	13,673	43.8	Intérieurs
Transborder	9,718	8,473	14.7	7,426	30.9	Transfrontaliers
International	1,792	1,682	6.5	1,175	52.5	Internationaux

Aircraft movements at Toronto's Lester B. Pearson International Airport have been increasing steadily since 1983. This table analyses the sources of this traffic increase by comparing a detailed breakdown of the record movements of August 1988 with the same month one year and five years previously.

The most important increase in movements at Lester B. Pearson has been in the turboprop category of aircraft, with a 40% increase in one year from 1987, and an increase since August 1983 of 173% or 5,078 movements. Turboprop aircraft accounted for 25% of all movements in August 1988, twice the proportion of 1983.

Total commercial movements at Lester B. Pearson in August 1988 increased by 50% over August 1983 while private traffic declined by 5% in the same time. Private movements represented 10% of itinerant traffic at Pearson in August 1988, down from 15% in 1983.

Instrument flights, which depend on air traffic control, increased by 55% or 10,695 movements in August 1988 over August 1983, and in 1988 accounted for 97% of all itinerant traffic at Pearson, up from 88% in 1983.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 3.

Mouvements d'aéronefs en août à l'aéroport international Lester B. Pearson, par type de mouvements avec des comparaisons annuelles et quinquennales.

Au cours des cinq dernières années, le nombre de mouvements d'aéronefs à l'aéroport international Lester B. Pearson a augmenté de façon soutenue. Ce tableau-ci montre les détails de l'augmentation en faisant une comparaison entre le trafic record d'août 1988, et le même mois une année et cinq années auparavant.

L'augmentation la plus importante du trafic à l'aéroport Lester B. Pearson fut notée dans la classe des aéronefs turbopropulseur, qui ont connu une hausse de 40% en août 1988, par rapport au mois d'août 1987, et une augmentation de 173% ou 5,078 mouvements depuis le mois d'août 1983. Les aéronefs turbopropulseurs ont totalisé 25% du trafic en août 1988, soit le double de la proportion enregistrée en 1983.

En août 1988, les vols commerciaux à Lester B. Pearson ont augmenté de 50% par rapport au mois d'août 1983 alors que les mouvements privés ont diminué de 5% au cours de la même période. Les vols privés sont responsables de 10% des mouvements itinérants, une diminution par rapport au 15% enregistré en 1983.

Les vols aux instruments, qui dépendent du contrôle de la circulation aérienne, ont augmenté de 55%, ou 10,695 mouvements en août 1988 par rapport au mois d'août 1983. En août 1988, les vols aux instruments représentaient 97% de tous les mouvements itinérants à l'aéroport Pearson, alors qu'en 1983, ils représentaient 88% des mouvements itinérants.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec M. B. Snider (819-997-6195).

TABLE 4.1

Total of Passengers on International Charters,  
Southern Region, First Quarter of 1985 to 1988.

Country	1st Qtr. 1985 1er trim.	1st Qtr. 1986 1er trim.
Antigua	0	0
Argentina	0	0
Bahamas	44,122	28,872
Barbados	42,645	38,512
Brazil	6,630	7,296
Cayman Island	0	2,935
Colombia	0	14,144
Costa Rica	0	0
Cuba	27,005	32,230
Dominican Republic	66,062	88,515
Guadeloupe	21,902	20,789
Guyana	0	0
Haiti	6,524	6,550
Hamilton, Bermuda	0	8
Jamaica	33,323	44,443
Leeward Islands	0	5,649
Martinique	5,274	7,027
Mexico	241,902	204,672
Netherlands Antilles	1,073	9,316
Panama	2,523	247
Trinidad and Tobago	1,666	1,816
Turks & Caicos Islands	0	2,485
Venezuela	20,115	65,804
Windward Islands	1,571	0
Total	522,337	581,310

TABLEAU 4.1

Total des affrètements internationaux, région du Sud,  
premier trimestre 1985 à 1988.

1st Qtr. 1987 1er trim.	1st Qtr. 1988 1er trim.	Pays
408	8015	Antigua
5	0	Argentine
24,652	33,942	Bahamas
35,958	38,236	Barbade
8,845	0	Brésil
2,935	3,442	Iles Cayman
27,707	31,127	Colombie
0	5,828	Costa Rica
42,500	33,222	Cuba
109,474	101,629	République Dominicaine
7,842	2,161	Guadeloupe
0	3,103	Guyane
4,044	2,180	Haïti
10	8	Hamilton, Bermudes
37,415	44,077	Jamaïque
6,460	4,161	Iles sous le Vent
6,072	2,227	Martinique
337,393	386,052	Mexique
16,833	16,771	Antilles Néerlandaises
0	0	Panama
1,636	1,216	Trinidad et Tobago
5,624	5,659	Iles Turques et Caïques
87,768	104,179	Vénézuëla
0	4,245	Iles du Vent
763,581	831,480	Total

TABLE 4.2

Absolute and relative variations for the totals  
of passengers on international charters,  
Southern Region.

TABLEAU 4.2

Changements absolus et relatifs pour les totaux des  
affrètements internationaux, région du Sud.

Country	Diff. 1986-1985	Diff. 1987-1986	Diff. 1988-1987	Variation 1986/1985 %	Variation 1987/1986 %	Variation 1988/1987 %	Pays
Antigua	0	408	7,607	-	-	1,864.5	Antigua
Argentina	0	5	-5	-	-	-100.0	Argentine
Bahamas	-15,250	-4,220	9,290	-34.6	-14.6	37.7	Bahamas
Barbados	-4,133	-2,554	2,278	-9.7	-6.6	6.3	Barbade
Brazil	666	1,549	-8,845	10.0	21.2	-100.0	Brésil
Cayman Island	2,935	0	507	-	0.0	17.3	Iles Cayman
Colombia	14,144	13,563	3,420	-	95.9	12.3	Colombie
Costa Rica	0	0	5,828	-	-	-	Costa Rica
Cuba	5,225	10,270	-9,278	19.3	31.9	-21.8	Cuba
Dominican Republic	22,453	20,959	-7,845	34.0	23.7	-7.2	République Dominicaine
Guadeloupe	-1,113	-12,947	-5,681	-5.1	-62.3	-72.4	Guadeloupe
Guyana	0	0	3,103	-	-	-	Guyane
Haiti	26	-2,506	-1,864	0.4	-38.3	-46.1	Haïti
Hamilton, Bermuda	8	2	-2	-	25.0	-20.0	Hamilton, Bermudes
Jamaica	11,120	-7,028	6,662	33.4	-15.8	17.8	Jamaïque
Leeward Islands	5,649	811	-2,299	-	14.4	-35.6	Iles sous le Vent
Martinique	1,753	-955	-3,845	33.2	-13.6	-63.3	Martinique
Mexico	-37,230	132,721	48,659	-15.4	64.8	14.4	Mexique
Netherlands Antilles	8,243	7,517	-62	768.2	80.7	-0.4	Antilles Néerlandaise
Panama	-2,276	-247	0	-90.2	-100.0	-	Panama
Trinidad and Tobago	150	-180	-420	9.0	-9.9	-25.7	Trinidad et Tobago
Turks & Caicos Islands	2,485	3,139	35	-	126.3	0.6	Iles Turques et Caïques
Venezuela	45,689	21,964	16,411	227.1	33.4	18.7	Vénézuëla
Windward Islands	-1,571	0	4,245	-100.0	-	-	Iles du Vent
Total	58,973	182,271	67,899	11.3	31.4	8.9	Total

Table 3 summarizes the number of passengers on international charters travelling to and from the southern region for the first quarter of 1985 to 1988.

Preliminary first quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on commercial charter services to and from the southern region increased to 831,480 from 763,581 in 1987 up 8.9%. However, this increase is much less than the one registered the previous year (1986 to 1987) which was 31.4% (from 581,310 to 763,581 passengers).

In 1988, the three most popular countries in the southern region are still, in decreasing order: Mexico, with 386,052 passengers, Venezuela, with 104,179 passengers and Dominican Republic, with 101,629 passengers. It is worth noticing that these three countries are the most visited since 1986. In 1985, the three most popular countries were Mexico, with 241,902 passengers, Dominican Republic, with 66,062 passengers and the Bahamas, with 44,122 passengers.

The three countries that benefitted from the largest gains in passengers for the first quarter of 1988 compared with 1987 were: Mexico with an increase of 48,659 passengers, Venezuela (16,411 passengers) and the Bahamas (9,290 passengers). The latest gain pushes the popularity of the Bahamas to the sixth position. The Bahamas, therefore, seem to have begun to reclaim some of their lost ground. As a matter of fact, the Bahamas went from the third most visited country in the southern region during the first quarter of 1985 to the eighth most popular country in 1987.

The most important losses were registered by Cuba with a decrease of 9,278 passengers, by Brazil with a decrease of 8,845 passengers and by Dominican Republic with a decrease of 7,845 passengers. It is notable to mention that there were no chartered flights to Brazil during the first quarter of 1988. It seems that the charter flights were replaced by scheduled flights. The decrease in the number of passengers registered by the Dominican Republic represents a diminution of only 7.2% as compared with the number of passengers who went there during the first quarter of 1987 (109,474 passengers). Moreover, it follows two years of very important increases (34.0% in 1986 and 23.7% in 1987).

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

Le tableau 3 fait une synthèse des affrètements de passagers vers la région du Sud pour le premier trimestre de 1985 à 1988.

Les statistiques provisoires du premier trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux en direction de la région du Sud a augmenté de 8.9% (passant de 763 581 à 831 480 passagers) comparativement au nombre enregistré au cours de la même période en 1987. Cette augmentation est toutefois beaucoup moins importante que celle de 1986 à 1987 qui avait été de 31.4%, le nombre de passagers passant de 581 310 à 763 581.

Les trois pays les plus visités continuent d'être, par ordre d'importance, le Mexique, avec 386 052 passagers, le Venezuela, avec 104 179 passagers et la République Dominicaine, avec 101 629 passagers. Il est à remarquer que ces mêmes trois pays sont en fait les plus visités depuis 1986. En 1985, les trois pays les plus visités avaient été le Mexique, avec 241 902 passagers, la République Dominicaine avec 66 062 passagers et les Bahamas avec 44 122 passagers.

Les gains les plus importants ont été enregistrés au Mexique (48 659 passagers de plus), au Venezuela (16 411 passagers de plus) et dans les Bahamas (9 290 passagers de plus). Le gain observé aux Bahamas leur permet de devenir le sixième pays de la région du Sud le plus visité durant le premier trimestre de 1988. Il semble donc que les Bahamas commencent à remonter la pente. En effet, ce dernier est passé du troisième pays le plus visité en 1985 au huitième pays en 1987.

Les pertes les plus importantes ont été enregistrées à Cuba (9 278 passagers de moins), au Brésil (8 845 passagers de moins) et en République Dominicaine (7 845 passagers de moins). Il est à remarquer qu'il n'y a eu aucun vol affrété en direction du Brésil durant le premier trimestre 1988. Il semble que les vols affrétés ont été remplacés par des vols à horaire fixe. En ce qui a trait à la République Dominicaine, la diminution du nombre de passagers ne représente tout de même que 7.2% du nombre enregistré en 1987 (109 474 passagers) et fait suite à deux années d'augmentation très importantes (34.0% en 1986 et 23.7% en 1987).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



TABLE 5.

Helicopter Hours Flown by Aircraft and Province, 1987.

TABLEAU 5.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province, 1987.

Aircraft Type	Newfoundland	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	Prince Edward Island Ile-du-Prince-Édouard	New Brunswick Nouveau-Brunswick
Type d'aéronef	Terre-Neuve	Maritimes/les Maritimes(1)		
<u>Aerospatiale</u>				
Alouette II & Gazelle	0		0	
Alouette III & Lama	0		0	
AStar & Twin Star	1,427		200	
Puma & Super Puma	1,794		100	
<u>Bell</u>				
47	0		277	
204 & 205	109		0	
212 & 412	0		0	
206	10,522		1,939	
206L	9,768		244	
214 & 214ST	0		0	
222	0		0	
<u>Enstrom</u>				
F-28A	0		0	
<u>Hiller</u>				
UH-12 & UH-12T	0		0	
<u>Hughes</u>				
269	0		105	
369 & 369D	3,846		189	
<u>Messerschmitt (MBB)</u>				
B0105 & BK117	0		0	
<u>Robinson</u>				
R-22	0		0	
<u>Sikorsky</u>				
S-55	0		0	
S-55T	0		0	
S-58 & S-58T	0		0	
S-61	92		246	
S-64	0		0	
S-76	0		0	
Total	27,588		3,300	

Table 5 shows, by model, the helicopter hours flown performing charter, flying training and other specialty air services, by Canadian commercial air carriers in 1987. Similar data have been published in the past in the Air Transport Committee's annual "Canadian Helicopter Operating Industry" report.

(1) The consolidation of the data for Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick into one market, Maritimes, is done to ensure data confidentiality.

Le tableau 5 montre, par modèle, les heures de vol d'hélicoptères des services d'affrètement, d'entraînement au vol et autres services aériens spécialisés effectués par les transporteurs aériens commerciaux canadiens en 1987. Des données semblables ont été publiées antérieurement dans un rapport annuel produit par le Comité des transports aériens intitulé "L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada".

(1) Le regroupement des données pour la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick dans le marché Maritimes est fait pour protéger la confidentialité des données.

TABLE 5.

Helicopter Hours Flown by Aircraft and Province, 1987 - Cont'd

TABLEAU 5.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province, 1987 - suite

Aircraft Type Type d'aéronef	Quebec Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
<u>Aerospatiale</u>				
Alouette II & Gazelle	0	0	8	215
Alouette III & Lama	0	0	0	189
AStar & Twin Star	16,710	2,550	143	505
Puma & Super Puma	48	1,788	0	0
<u>Bell</u>				
47	1,145	2,441	1,492	14
204 & 205	1,339	4,188	592	2,167
212 & 412	302	2,039	0	199
206	18,129	17,450	9,935	5,117
206L	3,729	5,577	43	670
214 & 214ST	0	0	0	21
222	0	272	0	0
<u>Enstrom</u>				
F-28A	282	0	0	0
<u>Hiller</u>				
UH-12 & UH-12T	0	0	0	0
<u>Hughes</u>				
269	3,155	551	0	0
369 & 369D	14,036	6,697	2,511	504
<u>Messerschmitt (MBB)</u>				
B0105 & BK117	0	1,307	0	0
<u>Robinson</u>				
R-22	0	2,175	0	0
<u>Sikorsky</u>				
S-55	0	31	0	0
S-55T	0	16	0	1,782
S-58 & S-58T	0	0	0	1,532
S-61	355	28	0	133
S-64	0	0	0	0
S-76	60	1,646	0	0
<b>Total</b>	<b>59,290</b>	<b>48,756</b>	<b>14,724</b>	<b>13,048</b>

In 1987, Quebec, with 59,290 helicopter hours was a distant second to British Columbia. This level of activity, although up by 13.1% from 1986, is much below the peak of 130,558 hours reported for Quebec in 1979.

British Columbia led all regions with 109,782 hours in 1987. This represented 30.3% of the revenue hours flown with helicopters in Canada. This region has been the leader in the 1980's.

En 1987, le Québec possédait le deuxième plus grand nombre d'heures après la Colombie-Britannique, soit 59,290. Ce niveau d'activité, bien qu'il a augmenté de 13.1% en comparaison de 1986, est toutefois de beaucoup inférieur au sommet de 130,558 heures déclarées par le Québec en 1979.

La Colombie-Britannique a dominé sur toutes les régions avec 109,782 heures en 1987, représentant 30.3% des heures de vol d'hélicoptères au Canada. Cette région a dominé dans les années '80.

TABLE 5.

Helicopter Hours Flown by Aircraft and Province, 1987 - Cont'd

TABLEAU 5.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province, 1987 - suite

Aircraft Type Type d'aéronef	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
<u>Aerospatiale</u>				
Alouette II & Gazelle	732	185	0	450
Alouette III & Lama	305	0	0	0
AStar & Twin Star	5,792	1,317	0	1,787
Puma & Super Puma	0	0	0	0
<u>Bell</u>				
47	1,248	2,050	0	0
204 & 205	4,199	8,531	6	2,889
212 & 412	1,492	2,286	0	2,356
206	25,137	68,897	8,467	17,798
206L	1,307	4,665	146	4,740
214 & 214ST	11	303	0	0
222	0	0	0	0
<u>Enstrom</u>				
F-28A	290	0	0	0
<u>Hiller</u>				
UH-12 & UH-12T	0	1,475	0	0
<u>Hughes</u>				
269	859	1,887	0	0
369 & 369D	351	13,450	0	2,481
<u>Messerschmitt (MBB)</u>				
B0105 & BK117	470	56	0	12
<u>Robinson</u>				
R-22	1,692	42	0	0
<u>Sikorsky</u>				
S-55	0	0	0	0
S-55T	0	37	0	80
S-58 & S-58T	0	140	0	0
S-61	28	3,592	0	334
S-64	0	554	0	0
S-76	255	315	0	0
<b>Total</b>	<b>44,168</b>	<b>109,782</b>	<b>8,619</b>	<b>32,927</b>

The Bell 206 aircraft is the leader in hours flown in Canada and in every region of Canada.

L'aéronef Bell 206 est le meneur pour le nombre d'heures de vol au Canada et dans toutes les régions du Canada.

In 1987, of the 362,172 hours flown in Canada, 50.6% were flown with the Bell 206 aircraft. This aircraft was also the most common helicopter reported in the fleet of Canadian commercial operators. Of the 790 helicopters reported as owned or leased on October 15, 1987, there were 371 (47.0%) Bell 206 aircraft.

En 1987, 50.6% des 362,172 heures de vol au Canada étaient effectuées avec l'aéronef Bell 206. Cet aéronef était le plus courant des hélicoptères déclarés dans le parc aérien des opérateurs commerciaux canadiens. Le 15 octobre 1987, 790 hélicoptères étaient déclarés comme étant possédés ou loués. De ce nombre, 371 (47.0%) étaient des aéronefs Bell 206.



TABLE 5.

Helicopter Hours Flown by Aircraft and  
Province, 1987 - Concluded

TABLEAU 5.

Heures de vol d'hélicoptères par aéronef et par province,  
1987 - fin

Aircraft Type Type d'aéronef	Canada Total	International	Canada & International Total
<u>Aerospatiale</u>			
Alouette II & Gazelle	1,590	0	1,590
Alouette III & Lama	494	32	526
AStar & Twin Star	30,431	0	30,431
Puma & Super Puma	3,730	3,122	6,852
<u>Bell</u>			
47	8,667	0	8,667
204 & 205	24,020	857	24,877
212 & 412	8,674	3,825	12,499
206	183,391	1,349	184,740
206L	30,889	2,039	32,928
214 & 214ST	335	0	335
222	272	0	272
<u>Enstrom</u>			
F-28A	572	0	572
<u>Hiller</u>			
UH-12 & UH-12T	1,475	0	1,475
<u>Hughes</u>			
269	6,557	0	6,557
369 & 369D	44,065	0	44,065
<u>Messerschmitt (MBB)</u>			
B0105 & BK117	1,845	0	1,845
<u>Robinson</u>			
R-22	3,909	0	3,909
<u>Sikorsky</u>			
S-55	31	0	31
S-55T	1,915	0	1,915
S-58 & S-58T	1,672	0	1,672
S-61	4,808	1,355	6,163
S-64	554	0	554
S-76	2,276	3,827	6,103
Total	362,172	16,406	378,578

For further information, please contact Ms.  
K. Tieman Carrillo (819-997-1388).Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer  
avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

Bill Penner,  
Chief,  
Surface and Marine Transport Section,  
(613) 951-2527

January 1988

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Bill Penner  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Janvier 1988

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Vol. 21, No. 2

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first eleven months of 1988 show that passenger-kilometres flown on unit toll domestic and international services by Level I carriers increased by 14.3% and 10.9% respectively over the same period of 1987.
- o In October 1988, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 3.4% from October of 1987, the first decline since March 1986. The decrease was due to a significant drop in the number of general aviation movements.
- o In August 1988, Vancouver International airport posted a record 33,784 movements, the largest number ever recorded in one month at a Transport Canada towered airport. The largest increase in movements was in the turboprop category of aircraft, with an increase since August 1983 of 293%.
- o The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,466,660 during the second quarter of 1988, up 10.2% compared to the second quarter 1987.
- o Air passenger origin and destination data indicate that 2,097,030 passengers travelled between Canada and the United States during second quarter 1988, up 9.3% over second quarter 1987.

## RECENT RELEASE

- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports- Fourth Quarter/Annual 1987 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1989

Vol. 21, N° 2

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens pour les onze premiers mois de 1988 démontrent que les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 14.3% et de 10.9% respectivement par rapport à la même période en 1987.
- o Pour le mois d'octobre 1988, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une diminution de 3.4% par rapport au mois d'octobre 1987. Cette première diminution mensuelle enregistrée depuis mars 1986, est le résultat d'une baisse importante dans les mouvements de l'aviation générale.
- o Le nombre de mouvements à l'aéroport international de Vancouver a atteint un sommet record de 33,784 mouvements en août, 1988, le plus grand nombre de mouvements dans un mois jamais connu à un aéroport de Transport Canada. L'augmentation la plus importante de trafic à Vancouver fut notée dans la classe des aéronefs turbopropulseurs, qui ont connu une hausse de 293% depuis le mois d'août 1983.
- o Au cours du deuxième trimestre de 1988 le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,466,660, en hausse de 10.2% par rapport au deuxième trimestre de 1987.
- o Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,097,030 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du deuxième trimestre de 1988, en hausse de 9.3% par rapport au deuxième trimestre de 1987.

## MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Quatrième trimestre/Annuel 1987 (n° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1989





TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I,  
November 1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau  
I, novembre 1988.

	November 1988	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Change Year-to-Date	
	Novembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,124	0.3	14,580	2.4	- Intérieur
- International	408	17.6	5,400	1.7	- International
- Total	1,532	4.4	19,980	2.2	- Total
Passengers - Charter	182	21.3	2,475	3.0	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,714	5.9	22,455	2.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 507 118	14.1	21 033 445	14.3	unitaires - Intérieur
- International	1 555 150	26.7	21 718 708	10.9	- International
- Total	3 062 269	20.2	42 752 154	12.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	463 629	2.6	7 535 128	1.4	D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 525 898	17.5	50 287 283	10.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Unit Toll	5 112 419	23.0	60 786 903	10.0	Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	637 568	-2.6	9 667 982	3.4	D'affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	5 749 988	19.5	70 454 886	9.0	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	59.9	...	70.3	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	72.7	...	77.9	...	D'affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	61.3	...	71.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	107 990	8.5	1 134 952	6.7	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	5 907	-22.8	57 705	-19.9	chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	113 898	6.3	1 192 658	5.0	chandises - Total
Hours Flown	59	7.3	671	1.7	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	293 320	14.2	3 549 012	7.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
Operating Revenues - Unit toll	346,617	11.2	4,432,718	6.3	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	26,974	11.1	368,039	-1.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	395,733	12.1	5,001,531	5.6	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	431,061	8.4	4,839,714	10.1	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	18,691	21.5	197,151	10.9	Total des frais d'intérêt

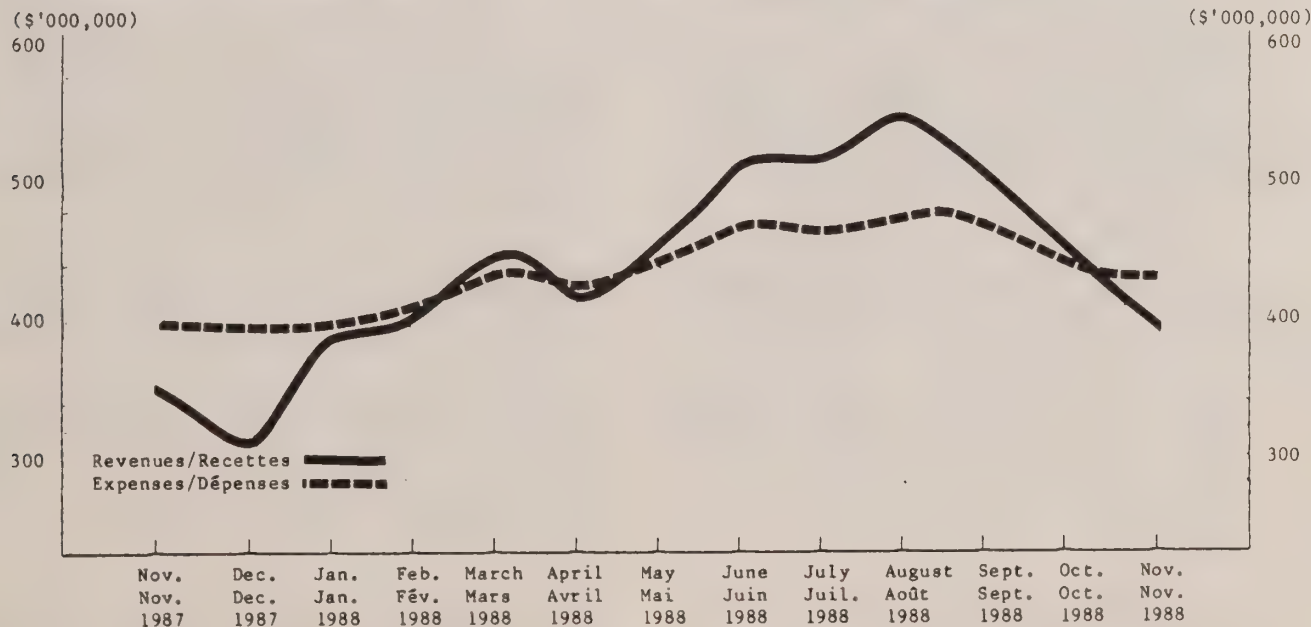
A year-to-date comparison of the Level I figures for November 1988 over November 1987 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 12.6%. Domestic unit toll passenger-kilometres increased by 14.3% while international unit toll passenger-kilometres were up by 10.9%. A year-to-date comparison of the passenger load factor for unit toll operations shows an increase for the third consecutive year, from 66.5% for November 1985 to 70.3% for November 1988.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the month of March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$161.8 million as of November 1988. For the same period of 1987, these carriers recorded a \$340.3 million operating income. Although the 1988 operating income figure was down 52.4% from that of the previous year, it represented an above average performance when compared to the average operating income of \$133.9 million taken over the seven years since the survey began.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from November 1987 to November 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour les onze premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 12.6%. Les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont augmenté de 14.3% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 10.9%. Une comparaison du coefficient de remplissage pour les services à taux unitaires pour les onze premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1985 démontre une hausse pour la troisième année consécutive, alors que le coefficient de remplissage a atteint 70.3% en 1988 comparativement à 66.5% en 1985.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour le mois de mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de \$161.8 millions pour les onze premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs ont enregistré un revenu d'exploitation de \$340.3 millions. Bien que le revenu d'exploitation de 1988 a diminué de 52.4% par rapport à l'année précédente, il représente une performance située au-dessus de la moyenne lorsqu'on le compare à la moyenne de \$133.9 millions qui fut enregistrée au cours des sept dernières années, soit depuis le début de l'enquête.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de novembre 1987 à novembre 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. October and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1988	% Change October 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Variation en % Octobre	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	30,622	10.7	289,805	8.3
2	Vancouver International BC-CB	24,457	-7.7	277,554	6.9
3	Calgary International ALTA-ALB	17,773	2.1	173,793	5.9
4	Montreal International QUE-QUÉ	17,758	11.2	168,085	14.6
5	Ottawa International ONT	14,912	4.8	147,546	6.4
6	Toronto/Buttonville ONT	14,837	-10.4	150,048	10.4
7	Victoria International BC-CB	14,328	-7.4	172,064	5.9
8	Springbank ALTA-ALB	14,283	9.3	92,857	-10.8
9	St. Hubert QUE-QUÉ	13,786	-7.9	144,226	4.1
10	Winnipeg International MAN	13,171	8.4	130,102	5.2
11	Toronto Island ONT	13,094	-29.7	141,823	-16.7
12	Hamilton City ONT	12,266	0.9	122,566	6.5
13	Saskatoon SASK	11,920	15.2	98,312	16.1
14	St. Andrews MAN	10,849	5.9	96,105	14.0
15	Abbotsford BC-CB	10,468	-19.2	133,542	17.2
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,456	0.0	100,787	-0.3
17	Boundary Bay BC-CB	9,671	-19.0	130,749	5.7
18	St. Honoré QUE-QUÉ	9,477	3.2	78,944	-11.9
19	Quebec QUE-QUÉ	9,405	-9.6	104,200	-0.7
20	Oshawa ONT	9,322	2.5	82,228	3.0
21	Thunder Bay ONT	9,298	-11.2	93,413	4.6
22	London ONT	9,009	-3.7	101,274	3.0
23	Halifax International NS-NÉ	9,001	36.2	83,203	32.5
24	Moncton NB	7,557	-0.1	70,429	0.2
25	Sudbury ONT	7,508	-0.7	74,364	-6.6
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		325,228	-1.7	3,258,019	4.8
Total - Transport Canada Towers (60)		475,877	-3.4	4,870,579	3.7
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In October 1988, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 3.4% from October of 1987. Itinerant movements decreased by 1.7% to 292,379 while local movements decreased by 6.1% to 183,498 when compared to the same month in 1987. This is the first significant decline in monthly figures since March 1986.

The decrease in movements was the result of a significant drop in general aviation (rental and private) movements. Declines occurred mostly at airports with a significant proportion of general aviation traffic.

In the first ten months of 1988, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 3.7% over the same period in 1987. Itinerant movements are up 5.6% to 3,018,347 while local movements have increased by 0.7% over the first ten months of 1987 to 1,852,232.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Octobre et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Pour le mois d'octobre 1988, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une diminution de 3.4% par rapport au mois d'octobre 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 292,379, soit une baisse de 1.7% par rapport au mois d'octobre 1987 pendant que les mouvements locaux ont diminué de 6.1% pour enregistrer 183,498. Ceci est la première diminution mensuelle enregistrée depuis mars 1986.

La baisse dans les mouvements est le résultat d'une baisse importante dans les mouvements de l'aviation générale (appareils loués ou privés). Les baisses sont survenues principalement aux aéroports qui ont une proportion significative du trafic de l'aviation générale.

Au cours des dix premiers mois de 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 3.7% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,018,347 soit une hausse de 5.6% par rapport aux dix premiers mois de 1987, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 0.7% pour s'établir à 1,852,232.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

August Aircraft Movements at Vancouver International Airport, by type of movement with one year and five year comparisons.

Type of Movements	August 1988 Août	August 1987 Août	% change August 1988/1987 Variation en % Août	August 1983 Août	% change August 1988/1983 Variation en % Août	Type de mouvements
Total movements	33,784	30,937	9.2	23,276	45.1	Total des mouvements
By class of movement						Par classe de vol
Itinerant	33,784	30,937	9.2	23,271	45.2	Itinérants
Local	-	-	..	5	..	Locaux
By type of operation						Par type d'exploitation
Total Commercial	28,256	24,694	14.4	16,364	72.7	Total commerciaux
- Unit Toll	14,094	12,788	10.2	7,134	97.6	- A taux unitaires
- Charter	517	404	28.0	1,141	-54.7	- Affrètements
- Other commercial	13,645	11,502	18.6	8,089	68.7	- Autres vols commerciaux
Private	4,838	5,344	-9.5	5,955	-18.8	Privés
Government	690	899	-23.2	952	-17.5	Officiels
By Flight Rules						Par règles de vol
Instrument Flights	15,706	13,567	15.8	9,964	57.6	Vols aux instruments
Visual Flights	18,078	17,370	4.1	13,307	35.9	Vols à vue
By type of aircraft						Par type d'aéronef
Jet	9,282	8,776	5.8	7,794	19.1	A réaction
Turboprop	8,690	7,217	20.4	2,212	292.9	Turbopropulseurs
Piston	14,208	14,086	0.9	12,441	14.2	A pistons
Helicopter	1,595	853	87.0	817	95.2	Hélicoptère
Other	9	5	..	7	..	Autres
By sector						Par secteur
Domestic	29,024	26,451	9.7	20,332	42.8	Intérieurs
Transborder	4,174	3,968	5.2	2,660	56.9	Transfrontaliers
International	586	518	13.1	279	110.0	Internationaux

In August 1988, Vancouver International airport posted a record 33,784 movements, the largest number ever recorded in one month at a Transport Canada towered airport. This table analyses this record traffic by comparing a detailed breakdown of the movements of August 1988 with the same month one year and five years previously.

The most important increase in movements at Vancouver International has been in the turboprop category of aircraft, with a 20% increase in one year from 1987, and an increase since August 1983 of 293% or 6,478 movements. Turboprop aircraft accounted for 26% of all movements in August 1988, as compared to only 9.5% in 1983.

The mixture of traffic at Vancouver International was very different in August 1988 from the pattern at Lester B. Pearson. At Vancouver 54% of all flights were under the Visual Flight Rules (VFR), compared to Pearson where 97% were Instrument flights (IFR). Piston engined aircraft accounted for only 6% of traffic at Pearson, but for 42% of Vancouver's movements. Vancouver also had more helicopter movements in August than any other major airport in Canada.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 3.

Mouvements d'aéronefs en août à l'aéroport international de Vancouver, par type de mouvements avec des comparaisons annuelles et quinquennales.

Type de mouvements	August 1988 Août	August 1987 Août	% change August 1988/1987 Variation en % Août	August 1983 Août	% change August 1988/1983 Variation en % Août	Type de mouvements
Total des mouvements	33,784	30,937	9.2	23,276	45.1	Total des mouvements
Par classe de vol						Par classe de vol
Itinérants	33,784	30,937	9.2	23,271	45.2	Itinérants
Locaux	-	-	..	5	..	Locaux
Par type d'exploitation						Par type d'exploitation
Total commerciaux	28,256	24,694	14.4	16,364	72.7	Total commerciaux
- A taux unitaires	14,094	12,788	10.2	7,134	97.6	- A taux unitaires
- Affrètements	517	404	28.0	1,141	-54.7	- Affrètements
- Autres vols commerciaux	13,645	11,502	18.6	8,089	68.7	- Autres vols commerciaux
Privés	4,838	5,344	-9.5	5,955	-18.8	Privés
Officiels	690	899	-23.2	952	-17.5	Officiels
Par règles de vol						Par règles de vol
Vols aux instruments	15,706	13,567	15.8	9,964	57.6	Vols aux instruments
Vols à vue	18,078	17,370	4.1	13,307	35.9	Vols à vue
Par type d'aéronef						Par type d'aéronef
A réaction	9,282	8,776	5.8	7,794	19.1	A réaction
Turbopropulseurs	8,690	7,217	20.4	2,212	292.9	Turbopropulseurs
A pistons	14,208	14,086	0.9	12,441	14.2	A pistons
Hélicoptère	1,595	853	87.0	817	95.2	Hélicoptère
Autres	9	5	..	7	..	Autres
Par secteur						Par secteur
Intérieurs	29,024	26,451	9.7	20,332	42.8	Intérieurs
Transfrontaliers	4,174	3,968	5.2	2,660	56.9	Transfrontaliers
Internationaux	586	518	13.1	279	110.0	Internationaux

Le nombre de mouvements à l'aéroport international de Vancouver a atteint un sommet record de 33,784 mouvements en août, 1988; le plus grand nombre de mouvements dans un mois jamais connu à un aéroport de Transport Canada. Ce tableau-ci montre les détails de ce trafic record en faisant une comparaison entre le trafic d'août 1988, et le même mois une année et cinq années auparavant.

L'augmentation la plus importante du trafic à Vancouver fut notée dans la classe des aéronefs turbopropulseurs, qui ont connu une hausse de 20% en août 1988, par rapport au mois d'août 1987, et une augmentation de 293% ou 6,478 mouvements depuis le mois d'août 1983. Les aéronefs turbopropulseurs ont totalisé 26% du trafic en août 1988, par rapport à seulement 9.5% en 1983.

En août 1988, la combinaison du trafic à l'aéroport de Vancouver diffère considérablement de celle de l'aéroport Lester B. Pearson. A l'aéroport de Vancouver, 54% de tous les vols ont été effectués comme vols à vue (VFR), pendant qu'à l'aéroport Pearson 97% étaient des vols aux instruments (IFR). A l'aéroport Pearson, les avions à pistons comptaient pour seulement 6% des mouvements, alors qu'à l'aéroport de Vancouver ce type d'aéronef effectuait 42% des mouvements. De plus, Vancouver a enregistré en août 1988 le plus grand nombre de mouvements d'hélicoptères que tous les autres aéroports principaux au Canada.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1988. Preliminary Data.

Rank	City-Pair	Second Quarter 1987
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre
1	Montréal - Toronto	329,200
2	Toronto - Vancouver	170,140
3	Ottawa - Toronto	186,170
4	Calgary - Toronto	123,010
5	Toronto - Winnipeg	96,380
6	Calgary - Vancouver	106,920
7	Edmonton - Toronto	80,400
8	Halifax - Toronto	82,010
9	Edmonton - Vancouver	82,550
10	Calgary - Edmonton	83,770
11	Thunder Bay - Toronto	52,170
12	Montréal - Vancouver	45,530
13	Vancouver - Victoria	7,570
14	Vancouver - Winnipeg	42,240
15	Halifax - Montréal	34,070
16	Ottawa - Vancouver	30,750
17	Kelowna - Vancouver	29,790
18	Prince George - Vancouver	26,640
19	St. Johns - Toronto	35,450
20	Halifax - Ottawa	30,160
21	Calgary - Winnipeg	31,030
22	Québec - Toronto	28,620
23	Calgary - Montréal	26,300
24	Ottawa - Winnipeg	23,900
25	Sault Ste. Marie - Toronto	27,220

Total of above city-pairs/  
Total pour les paires de  
villes ci-dessus

1,811,990

Total of all city-pairs/  
Total pour toutes les  
paires de villes

3,144,440

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Deuxième trimestre 1988. Données préliminaires.

Second Quarter 1988	Jan-June 1987	Jan-June 1988	% Change Jan-June 1988/1987
Deuxième trimestre 1988	Jan-juin 1987	Jan-juin 1988	Variation en % Jan-juin
365,780	639,910	688,080	7.5
210,320	296,690	380,400	28.2
208,290	363,870	399,910	9.9
135,130	212,790	251,080	18.0
105,880	169,470	184,520	8.9
103,160	197,360	207,470	5.1
94,960	140,350	162,340	15.7
84,770	147,070	153,870	4.6
76,040	159,650	167,160	4.7
68,640	174,890	142,430	-18.6
53,150	95,940	103,040	7.4
51,100	77,650	87,810	13.1
51,030	11,380	94,830	733.3
42,000	76,490	78,540	2.7
37,560	63,750	72,490	13.7
36,820	55,130	65,340	18.5
35,390	68,330	74,800	9.5
32,060	54,030	61,550	13.9
31,590	55,170	55,830	1.2
30,640	52,720	56,380	6.9
30,170	60,450	63,170	4.5
28,710	53,930	55,070	2.1
28,670	46,100	51,720	12.2
26,040	42,350	46,150	9.0
25,030	51,890	51,250	-1.2

1,992,930

3,367,360

3,755,230

11.5

3,466,660

5,831,980

6,620,340

13.5

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,466,660 during the second quarter of 1988, up 10.2% compared to the second quarter of 1987. This increase is in part due to the addition on January 1, 1988 of two new carriers to this survey, AirBC and Time Air. The increase is particularly evident in the Vancouver-Victoria market which recorded an apparent increase of 733.3% for the period January to June 1988 over the same period in 1987.

The addition of AirBC and Time Air to the Revenue Passenger Origin - Destination survey is a direct result of the new statistical requirements of the National Transportation Act that came into effect on January 1, 1988. Under the new reporting requirements certain new level II carriers are required to file the Revenue Passenger O&D data on the same basis as a reporting level I carrier. Prior to January 1, 1988 AirBC and Time Air were reporting similar information but on the System Passenger O&D survey. This partly explains certain large variations in traffic for specific domestic scheduled markets (ie: Vancouver-Victoria).

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

Au cours du deuxième trimestre de 1988 le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,466,660, en hausse de 10.2% par rapport au deuxième trimestre de 1987. Depuis le 1er janvier 1988, deux nouveaux transporteurs aériens de plus participent à cette enquête, soit AirBC et Time Air ce qui explique une partie de l'augmentation enregistrée. L'augmentation est évidente surtout lorsque l'on examine le marché Vancouver-Victoria, lequel a enregistré une augmentation de 733.3% pour la période de janvier à juin 1988 comparé à la même période en 1987.

L'inclusion de AirBC et Time Air dans l'enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe est le résultat des nouvelles exigences concernant les déclarations statistiques, que contient la Loi nationale sur les transports entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Selon ces nouvelles exigences de déclaration, certains nouveaux transporteurs aériens de niveau II doivent soumettre des données sur l'origine et la destination des passagers de la même façon que les transporteurs aériens de niveau I. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988, AirBC et Time Air déclaraient déjà de l'information semblable dans l'enquête sur le Relevé de l'origine et de la destination des passagers sur le réseau. Ceci explique en partie certaines variations importantes dans le trafic de certains marchés intérieurs à horaire fixe (par ex. Vancouver-Victoria).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 5.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1988. Preliminary Data.

Rank	City-Pair	Second Quarter 1987	Second Quarter 1988	Jan-June 1987	Jan-June 1988	% Change Jan-June 1988/1987
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation en % Jan-juin
1	Toronto - New York	207,500	200,630	353,240	356,580	0.9
2	Montréal - New York	89,500	105,910	165,100	185,790	12.5
3	Toronto - Chicago	83,190	100,510	138,240	156,390	13.1
4	Toronto - Boston	60,170	65,710	99,950	110,800	10.9
5	Toronto - Los Angeles	52,120	51,110	100,020	99,750	-0.3
6	Vancouver - Los Angeles	39,520	49,660	73,570	80,600	9.6
7	Toronto - San Francisco	34,790	42,080	62,770	72,450	15.4
8	Vancouver - Seattle/Tacoma	25,320	40,600	41,530	55,870	34.5
9	Montréal - Boston	40,770	39,940	70,500	71,070	0.8
10	Toronto - Miami	36,790	37,130	86,200	83,320	-3.3
11	Montréal - Miami	34,120	35,700	89,340	89,280	-0.1
12	Vancouver - San Francisco	27,010	35,580	46,990	51,570	9.7
13	Toronto - Washington/Baltimore	30,950	32,750	51,200	52,680	2.9
14	Toronto - Philadelphia	18,860	32,620	36,160	51,320	41.9
15	Toronto - Tampa/St. Petersburg	30,790	27,290	77,050	72,130	-6.4
16	Calgary - Los Angeles	23,980	25,670	52,610	60,440	14.9
17	Montréal - Chicago	23,490	25,180	38,280	42,990	12.3
18	Toronto - Atlanta	17,290	20,580	28,860	33,110	14.7
19	Toronto - Cleveland	19,870	18,950	35,370	33,760	-4.6
20	Montréal - Los Angeles	16,850	18,740	31,670	35,330	11.6
21	Montréal - Washington/Baltimore	14,050	18,590	24,590	32,040	30.3
22	Toronto - Dallas/Ft. Worth	19,230	18,400	34,270	33,470	-2.3
23	Montréal - Philadelphia	10,900	17,700	20,840	29,010	39.2
24	Toronto - Detroit	26,730	17,310	51,030	37,270	-27.0
25	Vancouver - Hawaii	18,080	14,950	54,530	34,030	-37.6

Total of above city-pairs/  
Total pour les paires de  
villes ci-dessus

1,001,870

1,093,290

1,863,910

1,961,050

5.3

Total of all city-pairs/  
Total pour toutes les  
paires de villes

1,919,060

2,097,030

3,629,020

3,899,810

7.5

Air passenger origin and destination data indicate that 2,097,030 passengers travelled between Canada and the United States during second quarter 1988, up 9.3% over second quarter 1987.

The addition of AirBC and Time Air on January 1st, 1988 to this survey had some impact on routes served by those carriers (e.g. Vancouver-Seattle/Tacoma). Other large increases such as for the Toronto-Philadelphia, Montreal-Philadelphia and Montreal-Washington/Baltimore corridors were recorded. These increases were partly due to increased traffic recorded by some U.S. carriers.

The large decrease of -37.6% for Vancouver-Hawaii is partly due to a significant overstatement of passengers carried on this route in 1987 by a U.S. Carrier.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-6173).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Deuxième trimestre 1988. Données préliminaires.

Second Quarter 1987	Second Quarter 1988	Jan-June 1987	Jan-June 1988	% Change Jan-June 1988/1987
Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation en % Jan-juin
207,500	200,630	353,240	356,580	0.9
89,500	105,910	165,100	185,790	12.5
83,190	100,510	138,240	156,390	13.1
60,170	65,710	99,950	110,800	10.9
52,120	51,110	100,020	99,750	-0.3
39,520	49,660	73,570	80,600	9.6
34,790	42,080	62,770	72,450	15.4
25,320	40,600	41,530	55,870	34.5
40,770	39,940	70,500	71,070	0.8
36,790	37,130	86,200	83,320	-3.3
34,120	35,700	89,340	89,280	-0.1
27,010	35,580	46,990	51,570	9.7
30,950	32,750	51,200	52,680	2.9
18,860	32,620	36,160	51,320	41.9
30,790	27,290	77,050	72,130	-6.4
23,980	25,670	52,610	60,440	14.9
23,490	25,180	38,280	42,990	12.3
17,290	20,580	28,860	33,110	14.7
19,870	18,950	35,370	33,760	-4.6
16,850	18,740	31,670	35,330	11.6
14,050	18,590	24,590	32,040	30.3
19,230	18,400	34,270	33,470	-2.3
10,900	17,700	20,840	29,010	39.2
26,730	17,310	51,030	37,270	-27.0
18,080	14,950	54,530	34,030	-37.6

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,097,030 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du deuxième trimestre de 1988, en hausse de 9.3% par rapport au deuxième trimestre de 1987.

La nouvelle participation de AirBC et Time Air depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988 à cette enquête a eu un certain effet sur les routes desservies par ces transporteurs (par ex. Vancouver-Seattle/Tacoma). Des augmentations importantes ont été enregistrées pour les paires de villes Toronto-Philadelphie, Montréal-Philadelphie et Montréal-Washington/Baltimore. Ces augmentations sont en partie causées par des hausses importantes de trafic déclarées par certains transporteurs aériens américains.

La diminution importante de -37.6% enregistrée pour Vancouver-Hawaï est due en partie à une exagération considérable dans le nombre de passagers transportés sur cette route par un des transporteurs aériens américains en 1987.

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-6173).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057



Vol. 21, No. 3

Price: Canada \$8.50, \$85.00 per year  
Other Countries, \$9.50, \$95.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data reported by Level I carriers for 1988 show that passenger-kilometres increased by 14.6% on unit toll domestic services and by 13.5% on unit toll international services over the year 1987.
- o In November 1988, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 6.5% in comparison with November 1987.
- o Preliminary second quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 867,086, up 8.8% from the 1987 figure.
- o During the first quarter of 1988, the top 30 Canadian airports registered 11.4 million revenue passengers enplaned and deplaned on major airlines scheduled services, up 14.1% compared to the first quarter of 1987.
- o Lester B. Pearson International airport handled 43.5% of the cargo enplaned and deplaned on major airlines' scheduled services in Canada during the first quarter of 1988.
- o In 1987, the estimated number of international scheduled air passengers totalled 12.4 million, up 3.4% over a year earlier.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1989

Vol. 21, N° 3

Prix: Canada \$8.50, \$85.00 par année  
Autres pays, \$9.50, \$95.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les opérations des principaux transporteurs canadiens pour 1988 démontrent que les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont augmenté de 14.6% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 13.5% par rapport à l'année 1987.
- o Pour le mois de novembre 1988, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 6.5% par rapport au mois de novembre 1987.
- o Les statistiques préliminaires du deuxième trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 8.8% (de 796 660 à 867 086) comparativement au nombre de 1987.
- o Au cours du premier trimestre de 1988, les 30 principaux aéroports canadiens ont enregistré 11.4 millions de passagers payants embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales, une hausse de 14.1% par rapport au premier trimestre de 1987.
- o L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 43.5% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales à tous les aéroports canadiens au cours du premier trimestre de 1988.
- o En 1987, le nombre estimatif de passagers des vols internationaux à horaire fixe s'établissait à 12.4 millions, soit une hausse de 3.4% par rapport à l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1989



TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics  
for Major Canadian Airlines, Level I,  
December 1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-  
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niv  
I, décembre 1988.

	December 1988	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Change Year-to-Date	
	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitai et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,139	15.2	15,817	4.0	- Intérieur
- International	425	9.5	5,797	2.0	- International
- Total	1,564	13.6	21,614	3.4	- Total
Passengers - Charter	234	10.9	2,747	2.7	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	1,798	13.2	24,321	3.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 632 647	18.7	22 666 092	14.6	unitaires - Intérieur
- International	1 695 064	64.0	23 397 677	13.5	- International
- Total	3 327 711	38.1	46 063 770	14.1	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	656 255	9.7	8 191 383	2.0	D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 983 966	32.5	54 255 154	12.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Unit Toll	5 386 916	59.9	66 173 820	12.8	Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	974 631	12.6	10 642 614	4.2	D'affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 361 548	50.2	76 816 435	11.5	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	61.8	...	69.6	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	67.3	...	77.0	...	D'affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	62.6	...	70.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	119 930	90.8	1 254 883	11.4	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	8 125	27.5	65 831	-16.0	chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	128 056	85.0	1 320 714	9.6	chandises - Total
Hours Flown	62	34.8	733	3.8	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	318 210	52.3	3 867 223	10.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>Statistiques financières</b>
Operating Revenues - Unit					Recettes d'exploitation -
toll	379,376	45.7	4,812,094	8.6	Taux unitaires
Operating Revenues -					Recettes d'exploitation -
Charter	41,476	35.9	409,515	1.6	D'affrètements
Total Operating Revenues	438,533	41.9	5,428,020	7.6	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	427,871	7.6	5,259,155	9.7	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	20,290	2.0	217,441	10.0	Total des frais d'intérêt



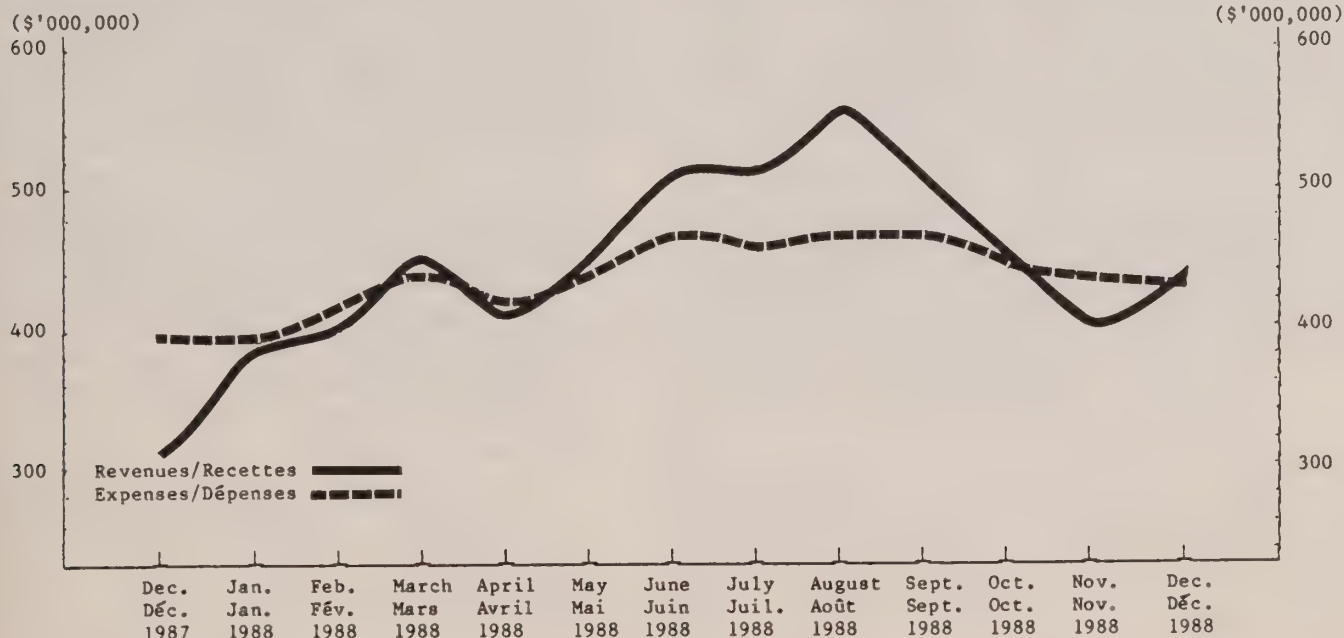
A comparison of the Level I figures for 1988 over 1987 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 14.1%. Domestic unit toll passenger-kilometres increased by 14.6% while international unit toll passenger-kilometres were up by 13.5%. A comparison of the passenger load factor for unit toll operations shows an increase for the third consecutive year, from 66.4% for 1985 to 69.6% for 1988.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of March and December, 1988.

Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair reported an operating income of \$168.9 million in 1988. This represents a 34.8% decrease from the \$259.0 million reported by these carriers in 1987. Although the 1988 operating income of Level I carriers has decreased from the record level of 1987, it remains the third highest operating income ever reported by these carriers.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from December 1987 to December 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information on the above table, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Une comparaison des chiffres pour l'année 1988 par rapport à l'année 1987 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 14.1%. Les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont augmenté de 14.6% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 13.5%. Une comparaison du coefficient de remplissage pour les services à taux unitaires pour 1988 par rapport à 1985 démontre une hausse pour la troisième année consécutive, alors que le coefficient de remplissage a atteint 69.6% en 1988 comparativement à 66.4% en 1985.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de mars et décembre, 1988.

Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair ont déclaré un revenu d'exploitation de \$168.9 millions en 1988. Ceci représente une baisse de 34.8% par rapport à 1987, alors que ces transporteurs avaient déclaré un revenu d'exploitation de \$259.0 millions. Bien que le revenu d'exploitation de 1988 a diminué par rapport au niveau record de 1987, il demeure tout de même le troisième plus élevé à avoir jamais été déclaré par ces transporteurs.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de décembre 1987 à décembre 1988.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. November and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	November 1988	% Change November 1988/1987	Year-to-Date 1988	% Change Year-to-Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre	Variation en % Novembre	Cumulatif	Variation e Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	29,316	20.7	319,121	9.4
2	Vancouver International BC-CB	24,923	12.2	302,477	7.3
3	Montréal International QUE-QUÉ	17,951	17.3	186,036	14.9
4	Calgary International ALTA-ALB	17,173	3.5	190,966	5.7
5	Ottawa International ONT	16,149	26.4	163,217	7.8
6	St. Hubert QUE-QUÉ	14,821	29.6	159,073	6.1
7	Victoria International BC-CB	14,725	18.3	186,681	6.7
8	Boundary Bay BC-CB	14,582	38.0	145,253	8.1
9	Toronto/Buttonville ONT	14,483	5.2	164,247	9.7
10	Abbotsford BC-CB	11,806	46.0	145,298	19.1
11	Winnipeg International MAN	11,667	2.3	141,805	5.0
12	Springbank ALTA-ALB	11,367	-0.6	103,673	-10.2
13	Québec QUE-QUÉ	10,500	16.7	114,784	0.7
14	Toronto Island ONT	10,218	-27.5	152,071	-17.5
15	St. Andrews MAN	9,658	2.4	105,228	12.3
16	Thunder Bay ONT	9,443	5.5	102,818	4.6
17	Hamilton City ONT	9,370	-5.4	131,936	5.6
18	Saskatoon SASK	9,050	-10.6	107,210	13.1
19	Langley BC-CB	8,974	30.2	115,879	7.0
20	Halifax International NS-NÉ	8,783	41.6	91,986	33.3
21	London ONT	8,537	-8.2	109,877	2.1
22	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,452	-12.4	109,239	-1.4
23	Pitt Meadows BC-CB	8,077	23.1	107,608	2.0
24	Moncton NB	7,710	21.5	77,983	1.8
25	Oshawa ONT	7,295	7.5	89,523	3.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		315,030	11.1	3,623,989	5.9
Total - Transport Canada Towers (60)		439,775	6.5	5,307,473	3.9
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In November 1988, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 6.5% from November of 1987. Itinerant movements increased by 8.4% to 270,634 while local movements increased by 3.8% to 169,141 when compared to the same month last year.

In the first eleven months of 1988, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 3.9% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.8% to 3,288,994 while local movements have increased by 0.8% over the first eleven months of 1987 to 2,018,479.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Novembre et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Pour le mois de novembre 1988, les aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré augmentation de 6.5% par rapport au mois de novembre 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 270,634, soit une hausse de 8.4% par rapport au mois de novembre 1987, pendant que les mouvements locaux ont augmenté de 3.8% par rapport à 169,141.

Au cours des onze premiers mois de 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 3.9% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,288,994 soit une hausse de 5.8% par rapport à la même période de 1987, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 0.8% par rapport à 2,018,479.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region.  
Second Quarter 1986 to 1988 (Preliminary Data).

Region	Second Quarter 1986	Second Quarter 1987
	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre
Africa(1)	2,718	-
Asia(2)	144	-
Europe(3)	264,111	243,703
Pacific(4)	-	-
Southern(5)	153,297	216,087
United States(6)	292,631	336,870
Total	712,901	796,660

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia, and the Canary Islands).  
(2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
(3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
(4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
(5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands, Mexico, Central America and South America).  
(6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

Preliminary second quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 867,086, up 8.8% from the 1987 figure. However, this increase is slightly smaller than the one registered in the previous year (1986 to 1987) which was 11.8% (from 712,901 to 796,660 passengers).

The region with the largest gain was the United States which registered an increase of 66,925 passengers (19.9%). Also, as shown in Table 3, during the second quarter of 1988, the United States were by far the largest market for charter services. Indeed, 403,795 passengers headed for the United States which represents 46.6% of all international charter passenger.

Although the number of passengers going to the Southern region has increased by 3.0% (6,379 passengers) during the second quarter of 1988, this gain represents a sharp decrease over last year's gain (1986 to 1987) which was 41.0%.

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Deuxième trimestre 1986 à 1988 (données préliminaires).

Second Quarter 1988	Percentage change 1987/1986 Variation en pourcentage	Percentage change 1988/1987 Variation en pourcentage	Région
Deuxième trimestre			
-	-100.0	-	Afrique(1)
-	-100.0	-	Asie(2)
240,825	-7.7	-1.2	Europe(3)
-	-	-	Pacifique(4)
222,466	41.0	3.0	Sud(5)
403,795	15.1	19.9	États- Unis(6)
867,086	11.8	8.8	Total

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Iles Canaries).  
(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).  
(3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).  
(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, la Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine, le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).  
(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Les statistiques préliminaires du deuxième trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 8.8% (de 796 660 à 867 086) comparativement au nombre de 1987. Ce gain représente tout de même un léger ralentissement étant donné que le deuxième trimestre 1987 correspondait à une augmentation de 11.8% sur la même période en 1986.

Le gain le plus important a été enregistré dans la région des États-Unis avec 66 925 passagers de plus qu'en 1987 (19.9%). Également, tel que montré au Tableau 3, au cours du deuxième trimestre de 1988, les États-Unis ont été de loin le principal marché des services d'affrètement. En effet, 403 795 passagers ont pris l'avion à destination des États-Unis, ce qui représente 46.6% de tous les passagers d'affrètement internationaux.

Bien que le nombre des passagers visitant la région du Sud ait augmenté de 3.0% (6 379 passagers de plus) en 1988, ce gain représente tout de même un ralentissement très important comparé au taux d'augmentation de 41.0% qui avait été enregistré entre le deuxième trimestre de 1986 à 1987.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



TABLE 4.

Totals and Percentage Change of Passengers on International Charters, United States Region, Second Quarter of 1985 to 1988 (Preliminary data)

United States Region*	Total 1985	Total 1986	% Change 1986/1985	Total 1987	% Change 1987/1986	Total 1988	% Change 1988/1987
Régions des États-Unis*	Total	Total	Variation %	Total	Variation %	Total	Variation %
Arizona/Arizona	2,101	2,294	9.2	1,961	-14.5	1,188	-39.4
California/Californie	15,613	2,644	-83.1	3,769	42.5	16,731	343.9
Florida/Floride	185,010	154,575	-16.5	179,962	16.4	222,708	23.8
Hawaii/Hawaï	41,960	34,464	-17.9	27,690	-19.7	27,801	0.4
Nevada/Névada	84,557	71,064	-16.0	87,243	22.8	99,797	14.4
Other U.S./Autres É.U.	23,428	27,336	16.7	36,119	32.1	35,070	-2.9
Puerto Rico/Porto Rico	5,483	254	-95.4	40	-84.3	104	160.0
U.S. Virgin Islands/ Iles Vierges	-	-	-	86	-	396	360.5
Total	358,152	292,631	-18.3	336,870	15.1	403,795	19.9

(\*) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

Table 4 summarizes the number of passengers on international charters travelling to and from the United States for the second quarter of 1985 to 1988.

Preliminary second quarter 1988 data indicate that the two most popular states for air charter passengers were Florida with 222,708 passengers and Nevada with 99,797 passengers. In fact, these two states have been consistently the two most popular during the second quarters of every year presented in the above table. Moreover, Florida's share of the market is increasing constantly. For instance, in 1985, 51.7% of all the passengers who chose to travel on charter flights went to Florida. On 1988, this percentage increased to 55.2%.

The two regions that benefitted from the largest gains in passengers for the second quarter of 1988 compared with 1987 were: Florida with an increase of 42,746 passengers (23.8%) and California with an increase of 12,962 passengers. The latter gain represented a phenomenal jump of 343.9%, which was mostly attributable to Wardair who had stopped flying to this state from 1984 to 1987. The number of passengers travelling to California (16,731 passengers) has now reached and even exceeded the number registered in 1985 (15,613 passengers).

For further information, please contact Mr. J. Plourde (819-997-6173).

TABLEAU 4.

Totaux et variations en pourcentage des vols d'affrètement internationaux, région des États-Unis, deuxième trimestre 1985 à 1988 (Données préliminaires)

Totals	% Change	Total	% Change	Total	% Change	Total	% Change
1985	1986/1985	1987	1987/1986	1988	1988/1987	1988	1988/1987
Total	Variation %	Total	Variation %	Total	Variation %	Total	Variation %
Arizona/Arizona	9.2	1,961	-14.5	1,188	-39.4	1,188	-39.4
California/Californie	-83.1	3,769	42.5	16,731	343.9	16,731	343.9
Florida/Floride	-16.5	179,962	16.4	222,708	23.8	222,708	23.8
Hawaii/Hawaï	-17.9	27,690	-19.7	27,801	0.4	27,801	0.4
Nevada/Névada	-16.0	87,243	22.8	99,797	14.4	99,797	14.4
Other U.S./Autres É.U.	16.7	36,119	32.1	35,070	-2.9	35,070	-2.9
Puerto Rico/Porto Rico	-95.4	40	-84.3	104	160.0	104	160.0
U.S. Virgin Islands/ Iles Vierges	-	86	-	396	360.5	396	360.5
Total	-18.3	336,870	15.1	403,795	19.9	403,795	19.9

(\*) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Le tableau 4 fait une synthèse des affrètements de passagers à destination et en provenance de la région des États-Unis pour le deuxième trimestre de 1985 à 1988.

Les statistiques préliminaires du deuxième trimestre indiquent que les deux états les plus visités dans la région des États-Unis sont la Floride avec 222 708 passagers et le Nevada avec 99 797 passagers. En fait, ces deux états furent les plus visités durant le deuxième trimestre, pour chacune des années présentées dans le tableau ci-haut. De plus, la part du marché occupée par la Floride croît constamment. Ainsi, en 1985, 51.7% des voyageurs utilisant les vols affrétés pour se déplacer ont été allés en Floride; en 1988, ce pourcentage s'établissait à 55.2%.

Les gains les plus importants ont été enregistrés en Floride avec 42 746 passagers de plus (23.8%) et en Californie avec 12 962 passagers de plus. Ce dernier gain représente un bond phénoménal de 343.9% qui est presque entièrement attribuable à Wardair. Ce transporteur avait suspendu ses vols en Californie de 1984 à 1987. Le nombre de passagers voyageant en Californie (16 731 passagers) dépasse maintenant le nombre enregistré en 1985 (15 613 passagers).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J. Plourde (819-997-6173).

TABLE 5.

Revenue Passengers Enplaned and Deplaned on Major Airlines' Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports, First Quarter 1988 (Preliminary Data).

Rank Rang	Airports Aéroports	First Quarter 1987 Premier trimestre	First Quarter 1988 Premier trimestre	% Change First Quarter 1988/1987 Variation en % Premier trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	3,461,409	3,894,695	12.5
2	Vancouver International BC-CB	1,355,238	1,583,774	16.9
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,215,775	1,338,354	10.1
4	Calgary International ALTA-ALB	838,925	1,021,314	21.7
5	Ottawa International ONT	464,689	560,016	20.5
6	Winnipeg International MAN	450,684	529,192	17.4
7	Edmonton International ALTA-ALB	406,988	473,454	16.3
8	Halifax International NS-NÉ	354,799	406,202	14.5
9	Mirabel International QUE-QUÉ	275,969	297,288	7.7
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	166,033	183,822	10.7
11	Regina SASK	125,481	143,289	14.2
12	Saskatoon SASK	116,674	135,605	16.2
13	St. John's NFLD-TN	89,653	120,061	33.9
14	Thunder Bay ONT	101,361	116,546	15.0
15	Kelowna BC-CB	77,913	78,658	1.0
16	Québec QUE-QUÉ	64,593	65,757	1.8
17	Moncton NB	38,937	48,198	23.8
18	Prince George BC-CB	49,808	47,339	-5.0
19	Windsor ONT	55,513	47,305	-14.8
20	Victoria International BC-CB	30,505	42,889	40.6
21	Saint John NB	40,168	42,513	5.8
22	Fredericton NB	36,307	39,348	8.4
23	Sault Ste Marie ONT	34,064	37,093	8.9
24	Fort St. John BC-CB	32,665	31,303	-4.2
25	Timmins ONT	26,184	30,408	16.1
26	Sudbury ONT	30,706	25,719	-16.2
27	Yellowknife NWT-TNO	22,143	24,150	9.1
28	Whitehorse YT-TY	20,892	23,524	12.6
29	Deer Lake Nfld-TN	17,872	22,454	25.6
30	Charlottetown PEI-IPE	21,589	22,308	3.3
Total of the above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		10,023,537	11,432,578	14.1
Total for Canada/Total pour Canada		10,365,363	11,788,203	13.7

Preliminary data for the first quarter of 1988 indicate that over 11.4 million revenue passengers travelling on major airlines' scheduled services, enplaned and deplaned at the top 30 Canadian airports, up 14.1% compared to the first quarter of 1987.

Twenty-six of these thirty airports recorded increases in passenger traffic, with gains ranging from 1.0% at Kelowna to 40.6% at Victoria. The other four airports recorded decreases in passenger traffic for the first quarter of 1988 relative to 1987; the decreases ranged from -4.2% at Fort St. John to -16.2% at Sudbury.

Effective January 1, 1988, the universe of this survey changed such that the participating carriers include: the Level 1 Canadian carriers; other Canadian carriers operating domestic Class 1 and international scheduled services and foreign carriers operating international scheduled services using fixed wing aircraft having a maximum take-off weight greater than 30 000 kg. Consequently, the 1987 data have been adjusted to reflect the same coverage and provide data comparable to 1988.

For more information about this survey and data for other airports, please call Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Passagers payants voyageant sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales, embarqués et débarqués aux 30 principaux aéroports canadiens, premier trimestre 1988 (données préliminaires).

Les données préliminaires pour le premier trimestre de 1988 indiquent que plus de 11.4 millions de passagers payants voyageant sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales, embarquaient et débarquaient aux 30 principaux aéroports canadiens, une hausse de 14.1% par rapport au premier trimestre de 1987.

Vingt-six de ces trente aéroports ont enregistré des hausses de trafic de passagers payants, les gains s'échelonnant de 1.0% à Kelowna à 40.6% à Victoria. Les quatre autres aéroports ont accusé des baisses de trafic de passagers au premier trimestre de 1988 relativement à 1987. Les baisses se sont échelonnées de -4.2% à Fort St. John à -16.2% à Sudbury.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988, l'univers de cette enquête a été modifié. Les transporteurs qui participent à l'enquête sont tous les transporteurs aériens canadiens de niveau I; les autres transporteurs canadiens exploitant des services intérieurs de classe 1 et des services internationaux à horaire fixe et les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services internationaux à horaire fixe utilisant des aéronefs à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est supérieure à 30 000 kg. Par conséquent, les données de 1987 ont été ajustées pour refléter le même champ d'enquête et pouvoir présenter des données comparables à celles de 1988.

Pour de plus amples renseignements concernant cette enquête ou pour des données aux autres aéroports, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 6.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports - First Quarter 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports
Rang	Aéroports
1	Lester B. Pearson International ONT
2	Vancouver International BC-CB
3	Mirabel International QUE-QUÉ
4	Calgary International ALTA-ALB
5	Montréal International QUE-QUÉ
6	Edmonton International ALTA-ALB
7	Halifax International NS-NÉ
8	Winnipeg International MAN
9	St. John's Nfld-TN
10	Ottawa International ONT
11	Goose Bay Nfld-TN
12	Iqaluit NWT-TNO
13	Yellowknife NWT-TNO
14	Resolute Bay NWT-TNO
15	Saint John NB
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB
17	Saskatoon SASK
18	Regina SASK
19	Thunder Bay ONT
20	Norman Wells NWT-TNO
21	Fort St. John BC-CB
22	Kuujuuaq QUE-QUÉ
23	Moncton NB
24	Whitehorse YT-TY
25	Inuvik NWT-TNO
26	Nanisivik NWT-TNO
27	Québec QUE-QUÉ
28	Kelowna BC-CB
29	Prince Rupert BC-CB
30	Charlottetown PEI-IPE

Total for above airports/Total pour les aéroports ci-dessus

Total for Canada/Total pour Canada

TABLEAU 6.

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - Premier trimestre 1988 (données préliminaires).

First Quarter 1987 Premier trimestre ('000 kg)	First Quarter 1988 Premier trimestre ('000 kg)	% Change First Quarter 1988/1987 Variation Premier trimestre
50 844	62 152	22.2
18 666	21 714	16.3
18 849	21 149	12.2
5 773	7 536	30.5
6 004	6 120	1.9
5 769	5 788	0.3
4 812	4 298	-10.7
3 345	3 067	-8.3
1 554	1 430	-8.0
1 109	1 224	10.4
594	742	25.0
721	642	-11.0
390	540	38.5
343	402	17.2
295	354	20.0
319	337	5.6
285	314	10.2
309	308	-0.3
238	304	27.7
187	290	55.1
263	279	6.1
272	266	-2.2
193	249	29.0
172	196	14.0
200	171	-14.5
138	170	23.2
200	150	-25.0
169	145	-14.2
122	138	13.1
231	131	-43.3

122 366 140 606 14.9

124 633 142 797 14.6

Preliminary data for the first quarter of 1988 indicate that 140 606 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on major airlines' scheduled services at the top 30 Canadian airports (ranked according to enplaned plus deplaned cargo), up 14.9% compared to the first quarter of 1987.

The top 30 airports recorded considerable fluctuations in scheduled cargo traffic for the first quarter of 1988 relative to the first quarter of 1987; variations ranged from -43.3% at Charlottetown to 55.1% at Norman Wells, with 20 airports showing increases in traffic.

Effective January 1, 1988, the universe of this survey changed such that the participating carriers include: the Level I Canadian carriers; other Canadian carriers operating domestic Class 1 and international scheduled services and foreign carriers operating international scheduled services using fixed wing aircraft having a maximum take-off weight greater than 30 000 kg. Consequently, the 1987 data have been adjusted to reflect the same coverage and provide data comparable to 1988.

For more information about this survey and data for other airports, please call Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Les données préliminaires pour le premier trimestre 1988 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe des compagnies aériennes principales aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élevait à 140 606 tonnes métriques, une hausse de 14.9% par rapport au premier trimestre de 1987.

D'importantes fluctuations dans le trafic de marchandises à horaire fixe furent enregistrées pour les 30 principaux aéroports au premier trimestre de 1988 relativement à 1987; les variations se chiffrent entre -43.3% à Charlottetown et 55.1% à Norman Wells, avec 20 aéroports enregistrant des augmentations de trafic.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988, l'univers de cette enquête a été modifié. Les transporteurs qui participent à l'enquête sont tous les transporteurs aériens canadiens de niveau I, les autres transporteurs canadiens exploitant des services intérieurs de classe 1 et des services internationaux à horaire fixe et les transporteurs aériens étrangers exploitant des services internationaux à horaire fixe utilisant des aéronefs à voilure fixe dont la masse maximale au décollage est supérieure à 30 000 kg. Par conséquent, les données de 1987 ont été ajustées pour refléter le même champ d'enquête et pouvoir présenter des données comparables à celles de 1988.

Pour de plus amples renseignements concernant cette enquête ou pour des données aux autres aéroports, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 7.

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers by World Area. 1987 (Preliminary Data).

World Area	1986	1987	% Change 1987/1986 Variation en %	Région du monde
	'000	'000		
Africa (1)	137.2	155.0	12.9	Afrique (1)
Asia (2)	671.3	787.2	17.3	Asie (2)
Europe (3)	2,357.3	2,881.4	22.2	Europe (3)
Pacific (4)	154.0	175.1	13.7	Pacifique (4)
South (5)	913.8	1,046.7	14.5	Sud (5)
United States (6)	7,740.0	7,335.5	-5.2	États-Unis (6)
<b>Total</b>	<b>11,973.6</b>	<b>12,380.9</b>	<b>3.4</b>	<b>Total</b>

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).  
 (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
 (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
 (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
 (5) South (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico - Mexico, Central America and South America).  
 (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

In 1987, the estimated number of passengers that travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight totalled 12.4 million, up 3.4% over a year earlier.

As shown in Table 7, all of the six regions exhibited an increase in their passenger volumes from/to Canada with the exception of the United States which recorded a decline of 5.2% (404,500 passengers). The largest increase originated from the European market, with the absolute number of passengers rising by nearly 525,000 (22.2%). The other markets that experienced noticeable growth in terms of absolute number of passengers were Canada-South and Canada-Asia with increases of 132,900 passengers (14.5%) and 115,900 passengers (17.3%), respectively in 1987 compared to 1986.

The significant increases in the scheduled international traffic were partially due to internal and external conditions such as: the introduction of international scheduled services from/to Canada by CAAC-Air China and Nationair; the 'open skies' agreement signed by Canada and Britain, which permits Canadian and British carriers free access to all airports in each country that are available for overseas services; the addition of new routes linking several European countries: Belgium, Portugal, Austria and the Netherlands were given greater access to the international airports of Toronto and Vancouver; also, direct links were added between Canada and the Latin American countries of Mexico, Brazil and Chile;

TABLEAU 7.

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux à horaire fixe selon la région du monde, 1987 (données préliminaires).

	1986	1987	% Change 1987/1986 Variation en %	Région du monde
	'000	'000		
(1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Iles Canaries).	137.2	155.0	12.9	Afrique (1)
(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres Iles environnantes).	671.3	787.2	17.3	Asie (2)
(3) Europe (incluant l'Islande, le Groenland et les Açores).	2,357.3	2,881.4	22.2	Europe (3)
(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).	154.0	175.1	13.7	Pacifique (4)
(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico - le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud).	913.8	1,046.7	14.5	Sud (5)
(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).	7,740.0	7,335.5	-5.2	États-Unis (6)
<b>Total</b>	<b>11,973.6</b>	<b>12,380.9</b>	<b>3.4</b>	<b>Total</b>

En 1987, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier à horaire fixe s'établissait à 12.4 millions, soit une hausse de 3.4% par rapport à l'année précédente.

Tel qu'indiqué au Tableau 7, dans les six régions, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté, sauf pour les États-Unis, où il a accusé un repli de 5.2% (404,500 passagers). C'est le marché européen qui a affiché la plus forte hausse, alors que le nombre de passagers s'est accru de près de 525,000 (22.2%). Les autres marchés qui ont enregistré une importante croissance en termes du nombre absolu de passagers ont été les marchés Canada-Sud et Canada-Asie qui ont connu des hausses respectives de 132,900 passagers (14.5%) et 115,900 passagers (17.3%) en 1987 comparativement à 1986.

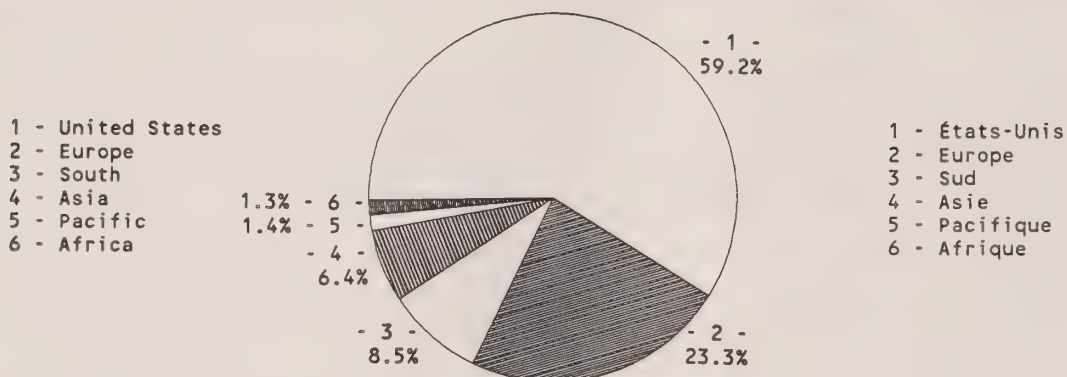
Les hausses considérables dans le trafic international à horaire fixe s'expliquent en partie par divers facteurs internes et externes tels que: l'inauguration de services internationaux à horaire fixe en provenance ou à destination du Canada par CAAC-Air China et Nationair; l'accord 'à ciel ouvert' signé par le Canada et la Grande-Bretagne, qui garantit aux transporteurs canadiens et britanniques l'accès libre à tous les aéroports de ces deux pays en mesure d'accueillir des vols d'outre-mer; l'addition de plusieurs vols à destination de l'Europe: l'accès aux aéroports internationaux de Toronto et de Vancouver a été élargi pour la Belgique, le Portugal, l'Autriche et les Pays-Bas; également, des vols directs furent ajoutés entre le Canada et des pays d'Amérique latine, c'est-à-dire le Mexique, le Brésil et le Chili; le renforcement soutenu des principales devises européennes

the continued strength of the major European currencies with respect to the Canadian dollar has allowed Canada to become a more affordable destination for European travellers.

As illustrated in Figure 7.1, in 1987, Canada's prime international market has been the United States with 59.2% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market with 23.3% of international traffic while the South accounted for 8.5% of all international services. The remaining sector market shares are small. The Asian market accounted for 6.4% while Africa and the Pacific region hovered around the 1% mark.

Figure 7.1

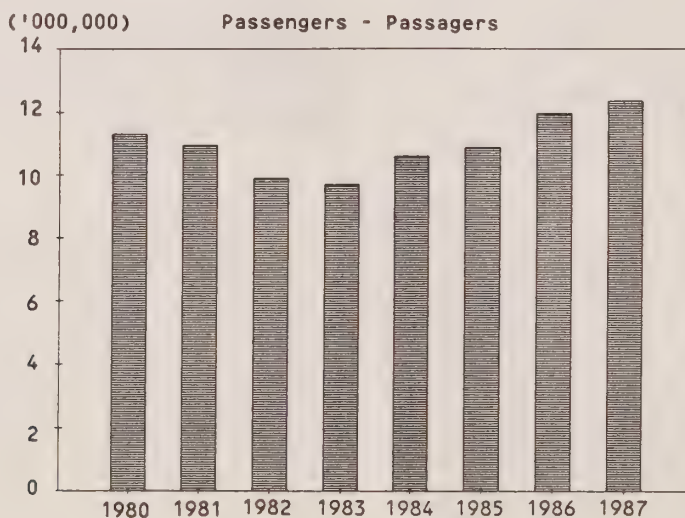
International Scheduled Passenger Origin and Destination by World Area, 1987



There have been some volume changes in overall international travel since the beginning of the decade (see Figure 7.2). In 1980, 11.3 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined in 1981, 1982 and 1983, but increased again in 1984. From 1984 to 1987, there was an increasing trend with a peak occurring in 1987. However, while there have been overall fluctuations, the sector market shares have been quite stable (see Figure 7.3).

Figure 7.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates, 1980-1987



par rapport au dollar canadien a permis au Canada devenir une destination plus abordable pour les voyageurs européens.

Comme l'indique la Figure 7.1, en 1987, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, 59.2% de tous les passagers internationaux à horaire fixe. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 23.3% du trafic international, tandis que le marché du Sud représentait 8.5% de tout le trafic international. Les autres parts de ce trafic sont assez minimes. L'Asie représentait 6.4% du trafic international alors que l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Figure 7.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe selon la région du monde, 1987

On a pu noter certains changements dans le volume du trafic international global depuis le début de la décennie (voir Figure 7.2). En 1980, 11,3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé en 1981, 1982 et 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. De 1984 à 1987, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1987. Toutefois, même si certaines fluctuations se sont produites, dans l'ensemble, les parts de ce trafic ont demeurées assez stables (voir Figure 7.3).

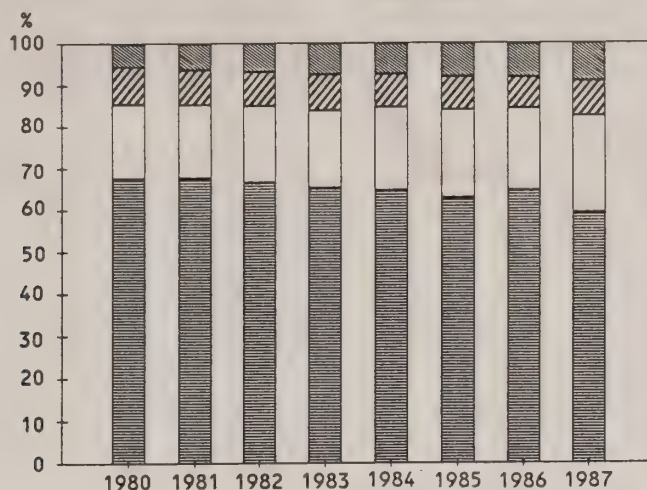
Figure 7.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe, estimations, 1980-1987



Figure 7.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1980-1987

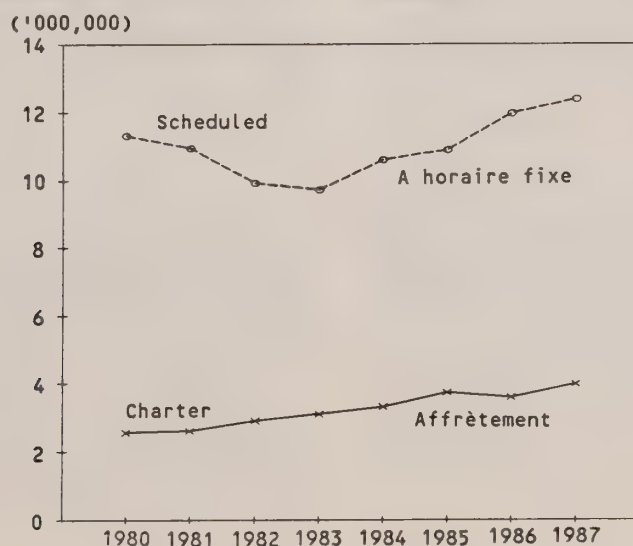


United States<sup>1</sup> - États-Unis<sup>1</sup> Europe South - Sud Others - Autres

Traffic on scheduled flights to international destinations far exceeds the number of passengers flying on charters. In 1987, the number of international scheduled passengers was over three times larger than the 4.0 million international charter passengers. Figure 7.4 shows that from 1980 to 1987, the evolution of international scheduled traffic has been slightly different from the evolution of international charter traffic. In 1980, the charter traffic was 22.6% of the scheduled traffic; by 1987, this proportion had increased to 32.1%.

Figure 7.4

International Scheduled Passengers Versus International Charter Passengers, 1980-1987



(1) It should be noted that prior to 1987, Puerto Rico traffic was included in the Southern market in these data.

For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Figure 7.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe, part de chaque secteur, 1980-1987

Le trafic des vols internationaux à horaire fixe dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. En 1987, le nombre de passagers aériens empruntant des vols internationaux à horaire fixe a été plus de trois fois supérieur aux 4.0 millions de passagers des affrètements aériens internationaux. La Figure 7.4 montre que de 1980 à 1987, l'évolution du trafic des vols internationaux à horaire fixe a été légèrement différente de celle du trafic des vols d'affrètement internationaux. En 1980, le trafic des vols affrétés se chiffrait à 22.6% de celui des vols à horaire fixe; en 1987, cette proportion s'établissait à 32.1%.

Figure 7.4

Passagers des vols internationaux à horaire fixe versus passagers des vols d'affrètement internationaux, 1980-1987

(1) On voudra bien noter qu'avant 1984, le trafic à destination et en provenance de Porto Rico était inclus dans les données relatives au Sud.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

January 1988

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut sur demande et contre recouvrement de frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Janvier 1988

Publication autorisée par le ministre de l'Approvisionnement et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention préalable d'une autorisation écrite de Services d'édition, Agent de droit d'auteur Centre d'édition du gouvernement du Canada Ottawa, Canada K1A 0S9.

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Vol. 21, No. 4

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o In 1988 total aircraft movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.2% over the 1987 total to 5,689,139.

## SPECIAL RELEASE:

- o The market shares of two selected groups from within the international charter passenger (to and from Canada) market were analysed for the period 1984 to the second quarter 1988. It was found that:

- 1) there were strong seasonal variations in the two series of data analysed, and
- 2) the share of the five largest charter carriers, relative to the total international charter passenger market, had increased significantly since the second quarter 1986.

## SPECIAL REVIEW:

### **Air Carrier Traffic at Canadian Airports**

This special review focuses on the first quarter 1988 enplaned and deplaned passenger traffic at Canadian Airports for Canadian and foreign airlines' major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services.

- o Preliminary data indicate that 16 million revenue passengers enplaned and deplaned at all Canadian airports during the first quarter of 1988, up 13.0% from the first quarter of 1987.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1989.

Vol. 21, N° 4

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o En 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.2% par rapport à 1987 pour s'établir à 5,689,139.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

- o Les parts du marché de deux groupes d'affréteurs sont analysées. Les parts sont en fonction du nombre total de passagers ayant voyagé à destination et en provenance du Canada, sur des vols d'affrètements internationaux. Les résultats de l'analyse pour la période 1984 au deuxième trimestre 1988 montrent que:

- 1) la composante saisonnière des données est très forte, et
- 2) la part du marché des cinq plus gros affréteurs relativement au nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, a augmenté significativement depuis le deuxième trimestre 1986.

## REVUE SPÉCIALE:

### **Traffic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**

Cette revue spéciale se concentre sur le trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens au premier trimestre 1988 pour les services à horaire fixe majeurs, les services à horaire fixe régionaux et locaux et les services d'affrètements majeurs opérés par les transporteurs aériens canadiens et étrangers.

- o Les données préliminaires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens a atteint 16 millions au cours du premier trimestre de 1988, une hausse de 13.0% par rapport au premier trimestre 1987.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1989.



TABLE 1.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. December and Annual, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Annual 1988	% Change Annual 1988/1987	December 1988	% Change December 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Annuel	Variation en % Annuelle	Décembre	Variation en % Annuelle
1	Lester B Pearson International ONT	347,464	10.6	28,343	26.3
2	Vancouver International BC-CB	325,148	7.5	22,671	9.3
3	Calgary International ALTA-ALB	206,704	6.6	15,738	9.8
4	Montréal International QUE-QUÉ	203,144	15.8	17,108	27.0
5	Victoria International BC-CB	200,066	7.2	13,385	14.8
6	Ottawa International ONT	176,958	8.7	13,741	21.2
7	Toronto/Buttonville ONT	175,629	9.0	11,382	-0.3
8	St. Hubert QUE-QUÉ	179,623	5.9	9,550	-3.6
9	Toronto Island ONT	161,785	-18.3	9,714	-29.6
10	Boundary Bay BC-CB	155,560	9.2	10,304	25.5
11	Abbotsford BC-CB	153,865	19.8	8,567	32.3
12	Winnipeg International MAN	153,343	5.4	11,538	10.6
13	Hamilton City ONT	140,570	3.7	8,634	-18.5
14	Québec QUE-QUÉ	121,914	1.1	7,130	6.7
15	Langley BC-CB	121,029	6.2	5,150	-9.6
16	London ONT	119,158	2.8	9,281	11.6
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	117,718	-1.7	8,479	-5.3
18	St. Andrews MAN	115,044	13.6	9,816	30.2
19	Saskatoon SASK	114,657	12.5	7,447	5.5
20	Pitt Meadows BC-CB	114,201	2.7	6,593	15.2
21	Springbank ALTA-ALB	113,905	-6.9	10,232	48.7
22	Thunder Bay ONT	109,225	4.1	6,407	-3.5
23	Halifax International NS-NÉ	100,041	34.0	8,055	42.8
24	Oshawa ONT	96,091	2.9	6,568	-3.3
25	Sudbury ONT	86,706	-6.6	6,467	-2.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		3,898,548	5.9	272,303	10.1
Total - Transport Canada Towers (60)		5,689,139	4.2	381,666	9.9
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In 1988, total aircraft movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.2 % over the 1987 total to 5,689,139. Itinerant movements increased by 6.2% to 3,536,952 while local movements increased by 1.2% to 2,152,187. 1988 registered the third consecutive increase in total annual movements and the fifth consecutive increase in itinerant traffic (see figure 1.1). However total traffic is still well below the record 7,200,615 movements recorded in 1979.

In 1988 both Lester B. Pearson International and Vancouver International surpassed the previous record of 314,357 annual movements set in 1987 at Pearson International. Pearson International led all other airports in the number of jet movements (237,462) and instrument flight movements (335,367); each being approximately twice as large as the next largest airport in these categories.

Penticton B.C. recorded the largest percentage increase in traffic of all towered airports in 1988 with a 39.0% increase over 1987.

For further information please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 1.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Décembre et annuel, 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Annual 1988	% Change Annual 1988/1987	December 1988	% Change December 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Annuel	Variation en % Annuelle	Décembre	Variation en % Annuelle
1	Lester B Pearson International ONT	347,464	10.6	28,343	26.3
2	Vancouver International BC-CB	325,148	7.5	22,671	9.3
3	Calgary International ALTA-ALB	206,704	6.6	15,738	9.8
4	Montréal International QUE-QUÉ	203,144	15.8	17,108	27.0
5	Victoria International BC-CB	200,066	7.2	13,385	14.8
6	Ottawa International ONT	176,958	8.7	13,741	21.2
7	Toronto/Buttonville ONT	175,629	9.0	11,382	-0.3
8	St. Hubert QUE-QUÉ	179,623	5.9	9,550	-3.6
9	Toronto Island ONT	161,785	-18.3	9,714	-29.6
10	Boundary Bay BC-CB	155,560	9.2	10,304	25.5
11	Abbotsford BC-CB	153,865	19.8	8,567	32.3
12	Winnipeg International MAN	153,343	5.4	11,538	10.6
13	Hamilton City ONT	140,570	3.7	8,634	-18.5
14	Québec QUE-QUÉ	121,914	1.1	7,130	6.7
15	Langley BC-CB	121,029	6.2	5,150	-9.6
16	London ONT	119,158	2.8	9,281	11.6
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	117,718	-1.7	8,479	-5.3
18	St. Andrews MAN	115,044	13.6	9,816	30.2
19	Saskatoon SASK	114,657	12.5	7,447	5.5
20	Pitt Meadows BC-CB	114,201	2.7	6,593	15.2
21	Springbank ALTA-ALB	113,905	-6.9	10,232	48.7
22	Thunder Bay ONT	109,225	4.1	6,407	-3.5
23	Halifax International NS-NÉ	100,041	34.0	8,055	42.8
24	Oshawa ONT	96,091	2.9	6,568	-3.3
25	Sudbury ONT	86,706	-6.6	6,467	-2.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		3,898,548	5.9	272,303	10.1
Total - Transport Canada Towers (60)		5,689,139	4.2	381,666	9.9
Total - Tours de Transports Canada (60)					

En 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.2% par rapport à 1987 pour s'établir à 5,689,139. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,536,952, soit une hausse de 6.2% par rapport au 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 1.2% pour atteindre 2,152,187. L'année 1988 représente la troisième augmentation consécutive de mouvements et la cinquième augmentation consécutive du trafic itinérant (voir figure 1.1). Cependant, le trafic total reste encore plus bas que le trafic record de 7,200,615 mouvements enregistré en 1979.

En 1988 les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Vancouver ont dépassé le sommet antérieur de 314,357 mouvements annuels enregistrés en 1987 à l'aéroport international L.B. Pearson. L'aéroport L.B. Pearson a dominé la catégorie des mouvements des avions à réaction (237,462) et les vols aux instruments (339,367); ces deux mouvements sont deux fois plus élevés que ceux enregistrés aux aéroports au second rang dans chaque catégorie.

Penticton C.B. a enregistré une hausse de 39.0% sur 1987 et 1988, soit la plus grande augmentation de trafic aux aéroports dotés d'une tour de contrôle.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



FIGURE 1.1

Total Aircraft Movements by class of Operation at airports with Transport Canada Air Traffic Control Towers, 1979-88.

(000,000)

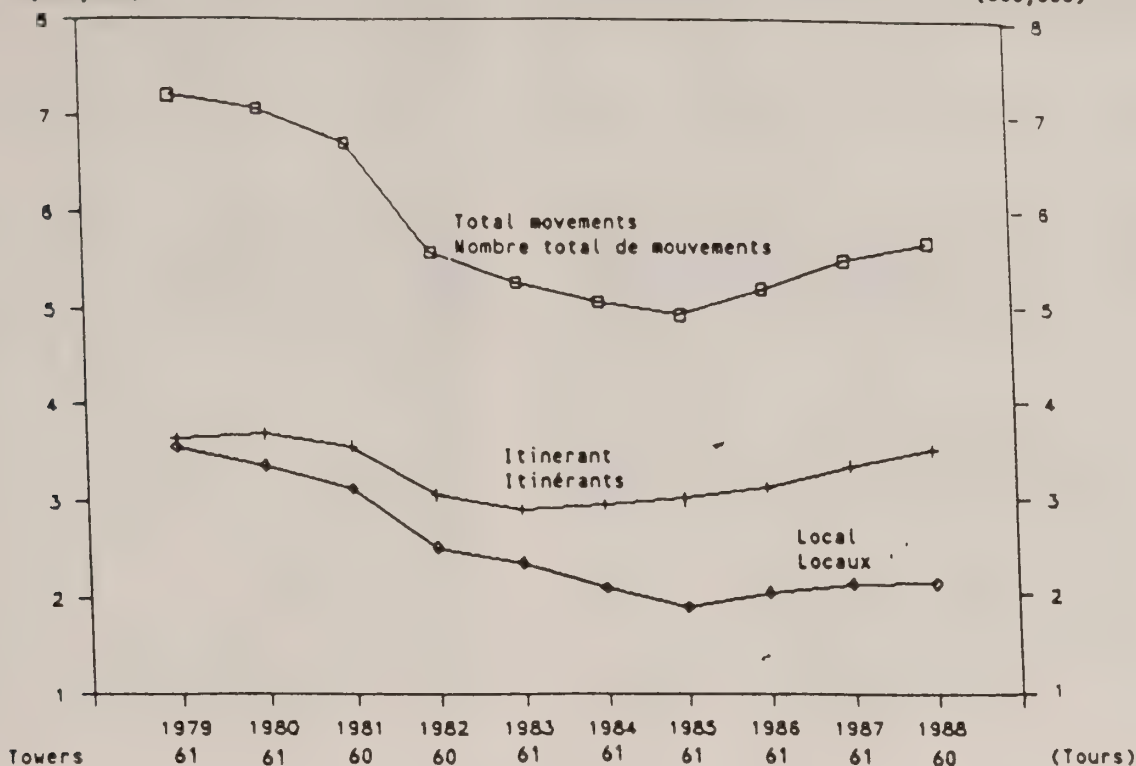


FIGURE 1.1

Mouvements totaux d'aéronefs selon la classe d'exploitation dans aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, 1979-88.

(000,000)

FIGURE 1.2

Total Aircraft Movements at Airports with Transport Canada Air Traffic Control Towers: January-December 1987 and 1988.

(000)

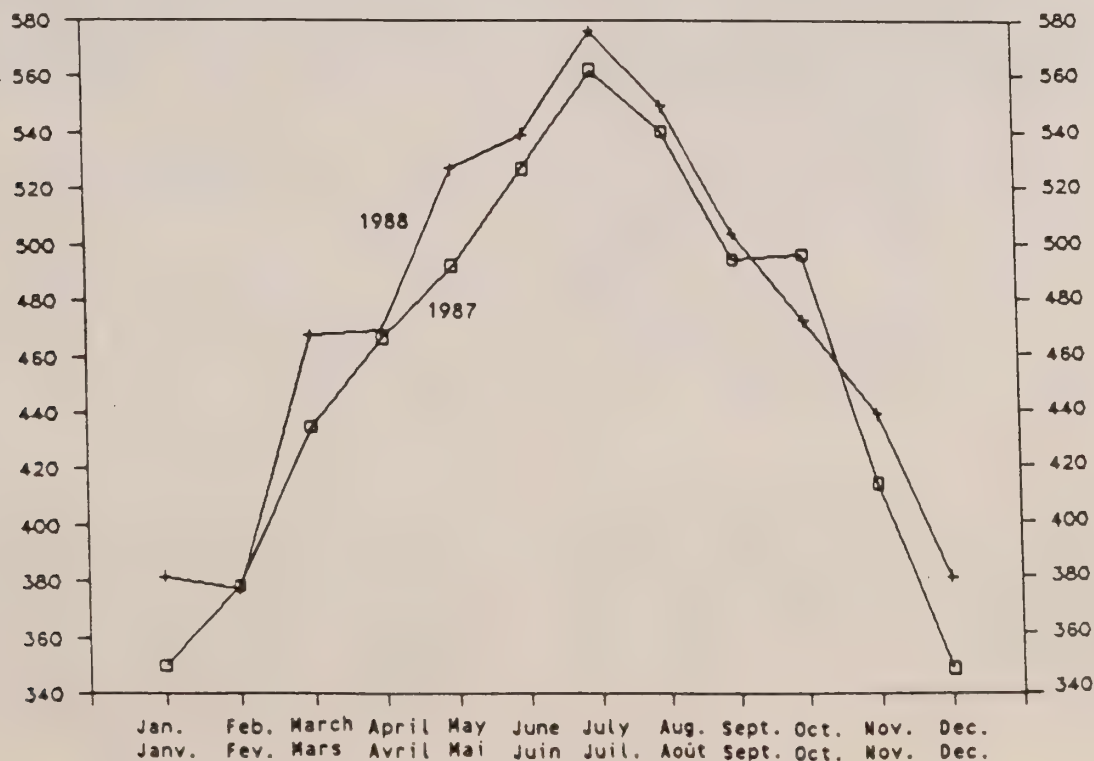


FIGURE 1.2

Mouvements totaux d'aéronefs dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada: Janvier-décembre, 1987 et 1988.

(000)

## SPECIAL RELEASE

This special release briefly analyses the shares of the total international charter passenger (to and from Canada) market of two groups of charter operators:

1) the five largest charter operators (who were consistently Canadian owned during the period studied) and

2) all the Canadian charter operators.

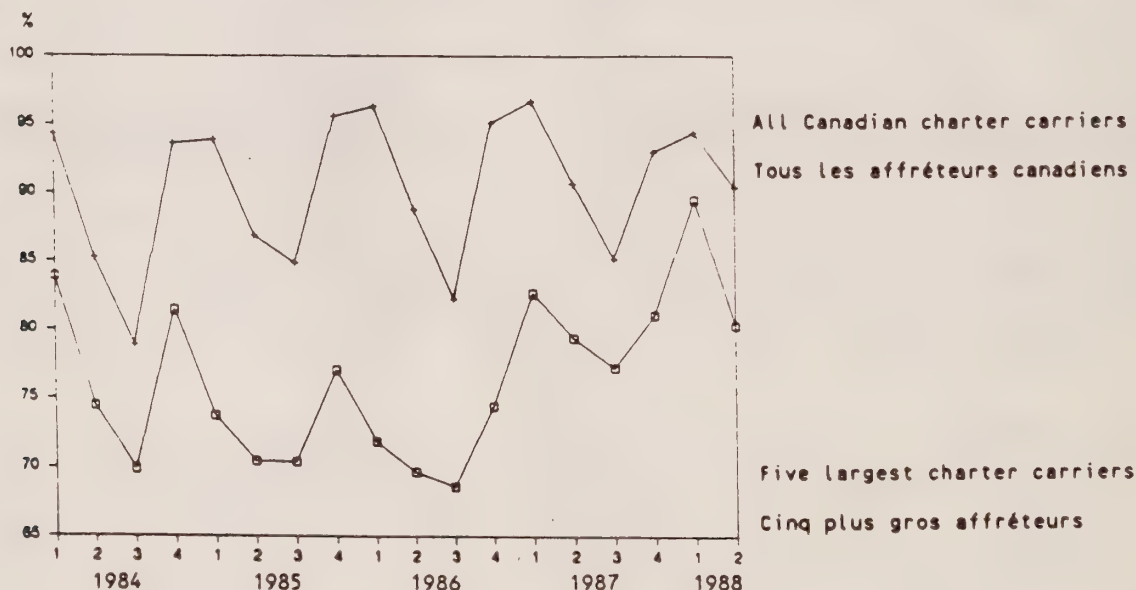
Using data from the first quarter 1984 to the second quarter 1988, we considered both the seasonal variations and the preliminary trend-cycle of two series on shares of the total charter passenger market. We found that:

1) there are strong seasonal variations in the two series of data analysed and

2) the share of the total international charter passenger market of the five largest charter carriers has increased significantly since the second quarter 1986.

Figure 2.1: Shares (in percent) of the Total International Charter Passenger Market of Two Groups of Air Carriers.

First Quarter 1984 to Second Quarter 1988.



As shown in figure 2.1, the shares of the total international charter passenger market of the five largest charter operators and the Canadian charter operators have strong seasonal variations. They consistently reach their minimum during the third quarter and, except for the five largest charter carriers in 1984, 1985 and 1986, the peak is always reached during the first quarter.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

Ce communiqué spécial analyse brièvement les parts du marché de deux groupes d'affrêteurs. Les parts sont fonction du nombre total de passagers ayant voyagé vers et en provenance du Canada, sur des vols d'affrètement. Les deux groupes étudiés sont:

1) les cinq plus gros affrêteurs (qui, pour la période étudiée, sont incidemment tous d'appartenance canadienne) et

2) l'ensemble de tous les affrêteurs canadiens.

En utilisant des données allant du premier trimestre jusqu'au deuxième trimestre 1988, nous avons analysé les variations saisonnières et la tendance-cycle préliminaire de deux séries sur les parts du marché du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement. Nous avons trouvé que:

1) la composante saisonnière de ces deux séries est très forte et

2) la part du marché des cinq plus gros affrêteurs relativement au nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, a augmenté significativement depuis le deuxième trimestre 1986.

Figure 2.1: Part du marché (en pourcentage) du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, de deux groupes de transporteurs aériens.

Premier trimestre 1984 au deuxième trimestre 1988.

Comme l'indique la figure 2.1, les séries de données sur les parts du marché du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, des cinq plus gros affrêteurs et de tous les affrêteurs canadiens, ont de très fortes variations saisonnières. En effet, à l'exception des parts du marché des cinq plus gros affrêteurs en 1984, 1985 et 1986, les parts du marché atteignent un minimum durant le troisième trimestre. De plus, à part les cinq plus gros affrêteurs en 1984, 1985 et 1986, les parts du marché atteignent un maximum durant le premier trimestre.

Table 2: Foreign Origin International Charter Passengers (1) as a Percentage of the Total Number of International Charter Passengers.

Year / Année	Quarter / Trimestre			
	I	II	III	IV
1984	1.9	14.6	29.9	3.7
1985	1.3	12.1	23.5	5.3
1986	1.6	14.8	30.5	5.9
1987	2.4	9.4	17.3	4.9
1988	3.1	7.8		

The annual troughs shown in figure 2.1 can be attributed to the fact that people have a propensity to travel with air carriers that belong to their own country. In other words, Canadians tend to travel with Canadian air carriers and foreigners with carriers of their own country. This is, in part, the result of the marketing efforts of the air carriers in their own country. As we can see in Table 2, the proportion of foreign origin passengers is highest during the third quarter of every year. Since the two groups of air carriers shown in figure 2.1 are all Canadian owned, their lowest market share is during the third quarter.

The market shares of the two groups of carriers shown in figure 2.1 usually peak during the first quarter. From Table 2, we can see that the percentage of foreign origin passengers is lowest during the first quarter. During these cold months, most of the charter travel is done by Canadians (who tend to travel with Canadian air carriers) who go south either to the sunspots of the United States (2) or the Southern regions (3).

Figure 2.2 shows the same data used in figure 2.1 except for the seasonal component which has been smoothed out (4) in order to get a clearer picture of the preliminary trend-cycle of the series.

Figure 2.2: Shares (in percent) of the Total International Charter Passenger Market of Two Groups of Air Carriers.

SMOOTHED  
First Quarter 1984 to Second Quarter 1988.

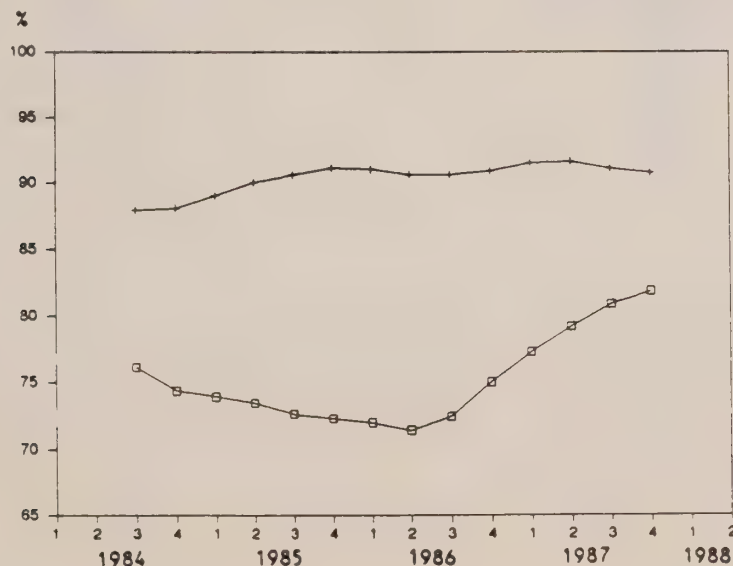


Tableau 2: Passagers d'origine étrangère (1) voyageant sur des vols d'affrètement internationaux en terme de pourcentage du nombre total de passagers.

Les creux du troisième trimestre (voir figure 2.1) peuvent être attribués à la propension qu'ont les gens à voyager avec des transporteurs aériens originaires de leur propre pays. Autrement dit, les canadiens ont tendance à voyager avec des transporteurs canadiens et les étrangers, avec des transporteurs étrangers. Ceci est dû en partie, aux dépenses en marketing que les transporteurs aériens effectuent dans leur propre pays. Comme l'indique le tableau 2, la proportion de passagers d'origine étrangère atteint un sommet annuel durant le troisième trimestre. Or, étant donné que les deux groupes d'affrêteurs étudiés (figure 2.1) sont d'appartenance canadienne, leur part du marché atteint donc un minimum durant le troisième trimestre.

Les parts du marché des deux groupes d'affrêteurs analysés (figure 2.1) atteignent généralement un sommet durant le premier trimestre. A partir du tableau 2, on peut voir que le pourcentage de passagers d'origine étrangère est à son minimum au cours du premier trimestre. En effet, durant ces mois d'hivers, ce sont les canadiens (qui ont tendance à voyager avec des transporteurs canadiens) qui voyagent. Ils se dirigent vers le sud soit vers les destinations soleil de la région des États-Unis (2) soit vers la région du Sud (3).

Les données utilisées dans la figure 2.2 sont les mêmes que celles de la figure 2.1 sauf pour la composante saisonnière qui a été éliminée au moyen d'une technique simple de lissage (4). Ceci nous permet d'obtenir la tendance-cycle préliminaire des deux séries étudiées.

Figure 2.2: Parts du marché (en pourcentage) du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, de deux groupes de transporteurs aériens.

LISSE  
Premier trimestre 1984 au deuxième trimestre 1988.

All Canadian charter carriers  
Tous les affrêteurs canadiens  
  
Five largest charter carriers  
Cinq plus gros affrêteurs



The market share of Canadian carriers has been relatively stable over the last four years. However, the same cannot be said about the share of the five largest carriers. Indeed, there is a slight downward trend until the second quarter of 1986. Since then, there has been a fairly sharp upward trend. The latter trend coincides with some important purchases and mergers that happened in the Canadian charter industry. The purchase of CP Air by Pacific Western Airlines in 1986 is one of the most important examples of this.

For further information on the methodology and limitations of the Charter On-Flight Origin and Destination survey, the source of the data used in this special release, please contact Mr. J. Plourde (819-997-6173).

(1) A Foreign Origin Passenger is defined in the Charter On-Flight Origin and Destination survey as a deplaned passenger who began either a one way entity or a round trip advance booking, inclusive tour, common purpose or entity journey in a country other than Canada.

(2) The Sunspots include Arizona, California, Florida, Hawaii, Nevada, Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands.

(3) The Southern region includes Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands -, Mexico, Central America and South America.

(4) A 2 X 4 moving averages were used to smooth the original data. The weights attached to each group of five data points were .125, .250, .250, .250 and .125.

La part du marché de tous les affréteurs canadiens restée relativement stable au cours des quatre dernières années. Cependant, on ne peut pas en dire autant des cinq plus gros affréteurs. En effet, du premier trimestre 1984 au deuxième trimestre 1986, la tendance a diminué. Par contre, depuis 1986, on peut observer (figure 2.2) une augmentation significative de la tendance-cycle préliminaire. Cette dernière augmentation coïncide avec quelques-unes des importantes acquisitions et fusions qui ont affecté l'industrie canadienne de l'affrètement au cours des dernières années. Par exemple, on peut mentionner l'achat de CP Air par Pacific Western Airlines en 1986.

Pour plus d'information concernant la méthodologie et les limites de l'enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés, la source des données utilisées dans ce communiqué spécial, veuillez contacter M. J. Plourde (819-997-6173).

(1) La définition d'un passager d'origine étrangère dans l'enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés, est la suivante: un passager débarqué qui a commencé soit un vol sans participation aller seulement, un voyage aller et retour à réservation anticipée, un voyage tout compris, ou un voyage à but commun ou participation dans un pays autre que le Canada.

(2) Les destinations soleil incluent l'Arizona, la Californie, la Floride, Hawaï, le Nevada, Porto Rico et les Îles Vierges.

(3) La région du Sud comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes (sauf Porto Rico et les Îles Vierges), le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du sud.

(4) Des moyennes mobiles de 2 X 4 ont été utilisées pour lisser les séries originales. Chaque groupe de cinq données avaient les poids suivants: .125, .250, .250, .250 et .125.

TABLE 3.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at  
Top 50 Canadian Airports, First Quarter 1988  
(Preliminary Data).

TABLEAU 3.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux  
aéroports canadiens, premier trimestre 1988 (données  
préliminaires).

Rank Rang	Airports Aéroports	First Quarter 1987 Premier trimestre	First Quarter 1988 Premier trimestre	% Change First Quarter 1988/1987 Variation en % Premier trimestre
1	Lester B. Pearson (Toronto) International ONT	4,385,853	4,950,908	12.9
2	Vancouver International BC-CB	1,720,848	2,016,295	17.2
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,461,517	1,593,504	9.0
4	Calgary International ALTA-ALB	952,770	1,156,017	21.3
5	Ottawa International ONT	595,568	660,359	10.9
6	Winnipeg International MAN	538,452	624,397	16.0
7	Mirabel International QUE-QUÉ	526,836	614,890	16.7
8	Halifax International NS-NÉ	463,215	543,855	17.4
9	Edmonton International ALTA-ALB	459,207	529,174	15.2
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	213,872	252,495	18.1
11	Victoria International BC-CB	159,444	193,613	21.4
12	Québec QUE-QUÉ	177,287	184,622	4.1
13	Regina SASK	166,175	177,554	6.8
14	Saskatoon SASK	165,650	173,305	4.6
15	St. John's NFLD-TN	119,280	157,793	32.3
16	Thunder Bay ONT	129,925	151,382	16.5
17	Kelowna BC-CB	100,640	106,859	6.2
18	Toronto Island ONT	88,594	89,870	1.4
19	Windsor ONT	66,880	74,519	11.4
20	Moncton NB	56,536	73,431	29.9
21	London ONT	79,064	72,573	-8.2
22	Sudbury ONT	57,266	63,770	11.4
23	Sault Ste. Marie ONT	58,479	61,818	5.7
24	Prince George BC-CB	49,808	60,874	22.2
25	Saint John NB	50,235	58,302	16.1
26	Timmins ONT	45,630	51,696	13.3
27	Fredericton NB	46,139	49,221	6.7
28	Yellowknife NWT-TNO	36,752	44,036	19.8
29	Charlottetown PEI-IPE	40,711	43,787	7.6
30	Sydney NS-NÉ	41,874	42,550	1.6
31	Deer Lake NFLD-TN	33,194	40,580	22.3
32	Sept-Îles QUE-QUÉ	28,474	36,890	29.6
33	Kamloops BC-CB	34,832	36,112	3.7
34	Fort St. John BC-CB	32,665	31,303	-4.2
35	Gander International NFLD-TN	26,793	30,460	13.7
36	Vancouver Harbour BC-CB	20,734	30,074	45.0
37	Manaimo BC-CB	20,124	29,146	44.8
38	Val D'Or QUE-QUÉ	26,655	28,928	8.5
39	Lethbridge ALTA-ALB	26,108	28,896	10.7
40	Victoria Harbour BC-CB	20,174	28,827	42.9
41	Grande Prairie ALTA-ALB	21,935	27,804	26.8
42	Thompson MAN	24,332	26,930	10.7
43	North Bay ONT	27,074	26,722	-1.3
44	Prince Rupert BC-CB	24,947	26,109	4.7
45	Rouyn QUE-QUÉ	23,638	26,035	10.1
46	Whitehorse YT-TY	22,203	25,639	15.5
47	Cranbrook BC-CB	20,676	23,554	13.9
48	Castlegar BC-CB	17,724	22,543	27.2
49	Fort McMurray ALTA-ALB	20,684	22,144	7.1
50	Bagotville/Saguenay QUE-QUÉ	22,059	22,045	-0.1
Total of Top Fifty Airports/Ensemble des 50 principaux aéroports		13,549,532	15,444,210	14.0
Total Canada		14,288,379	16,154,201	13.0

This analysis marks the first release of  
quarterly enplaned and deplaned revenue  
passenger traffic at Canadian airports for  
Canadian and foreign airlines' major scheduled  
services, regional and local scheduled  
services and major charter services.

Cette analyse représente la première mise en circulation  
des données trimestrielles sur le trafic des passagers  
payants, embarqués et débarqués aux aéroports canadiens.  
Ces passagers furent transportés par les compagnies  
aériennes canadiennes et étrangères sur des services à  
horaire fixe majeurs, régionaux et locaux et sur des  
services d'affrètement majeurs.



The new statistical reporting requirements for air carriers came into effect on January 1, 1988 changing the surveys' universes slightly. Consequently, the 1987 data have been adjusted, wherever possible, to reflect the same coverage and provide data that are comparable to the 1988 data.

Enplaned/deplaned data concerning major scheduled services and major charter services had been published quarterly in the Statistics Canada catalogue 51-005, *Air Carrier Traffic at Canadian Airports*. Data concerning passenger traffic enplaned and deplaned on regional and local scheduled services have previously been released on an annual basis in the *Aviation Statistics Centre Service Bulletin* (catalogue 51-004).

The three survey's data will be published in the next issue of the *Air Carrier Traffic at Canadian Airports* publication scheduled for release in the fall of 1989. A new format for the publication has been designed and the new publication will present data for the first quarter of 1989 and the first quarter of 1988. In the meantime, the quarterly 1988 data will be released in the *Service Bulletin*.

Preliminary data for the first quarter of 1988 indicate that the number of revenue passengers enplaned and deplaned at all Canadian airports reached 16 million, up 13.0% from the first quarter of 1987.

The top 50 airports, which represented 95.6% of the total passenger traffic at all Canadian airports, recorded 15.4 million revenue passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1988, up 14.0% from the first quarter of 1987. As displayed in Table 3.2, each type of service recorded a growth in passenger traffic at the top 50 airports for the first quarter of 1988 compared to the first quarter of 1987.

Regional and local scheduled services recorded the largest growth (18.2%) exceeding the overall growth of 14.0% and showed an increase of 0.5% in their market share of passenger volume. Major scheduled services recorded a growth of 13.9% and a marginal decrease in their market share (-0.1%). The lowest growth (9.6%) was recorded by major charter services which also recorded a decrease in their market share (-0.4%).

Of the top 50 airports, 46 recorded increases in passenger traffic. The percentage increases ranged from 1.4% at Toronto Island to 45.0% at Vancouver Harbour. Nanaimo (44.8%), Victoria Harbour (42.9%), St. John's (32.3%), Moncton (29.9%) and Sept-Îles (29.6%) also recorded large percentage increases. Growth in regional and local scheduled services is largely responsible for the increases at these airports as the market shares for the regional and local scheduled services were 100% at Vancouver Harbour, Nanaimo and Victoria Harbour, and 86.7% at Sept-Îles. The largest increases in volume of passengers enplaned and deplaned were recorded at the top 10 airports.

The four airports that recorded decreases in passenger traffic were Bagotville/Saguenay (-0.1% (-14 passengers)), North Bay -1.3% (-352 passengers), Fort St. John -4.2% (-1,362 passengers) and London -8.2% (-6,491 passengers).

Depuis le 1er janvier 1988, les transporteurs aériens doivent satisfaire à de nouvelles exigences de déclaration statistique, ce qui a eu pour effet de modifier légèrement la population de l'enquête. Conséquemment, les données de 1987 ont été ajustées, lorsque c'était possible, pour refléter le même champ d'enquête et pouvoir présenter des données comparables à celles de 1988.

Les données sur les passagers embarqués et débarqués voyageant sur les services à horaire fixe et affrétés majeurs ont été publiées sur une base trimestrielle dans le catalogue 51-005 de Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens*. Quant au trafic des passagers embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe régionaux et locaux, les données ont été, jusqu'à maintenant, publiées annuellement dans le *Bulletin de service du Centre des statistiques de l'aviation* (catalogue 51-004).

Les données issues de trois enquêtes différentes seront publiées dans le prochain numéro du *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens* prévu pour l'automne 1989. Une présentation toute nouvelle de cette publication comprendra des données des premiers trimestres 1988 et 1989. Pour une période intérimaire, les données trimestrielles de 1988 seront publiées dans le bulletin de service.

Les données préliminaires pour le premier trimestre de 1988 indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens a atteint 16 millions, une hausse de 13.0% par rapport au premier trimestre de 1987.

Les 50 principaux aéroports, qui représentent 95.6% du trafic total de passagers à tous les aéroports canadiens, ont enregistré 15.4 millions de passagers payants embarqués et débarqués au cours du premier trimestre de 1988, une hausse de 14.0% par rapport au premier trimestre de 1987. Tel que montré au Tableau 3.2, une croissance dans le trafic de passagers aux 50 principaux aéroports fut enregistrée pour chaque genre de service au cours du premier trimestre de 1988 relativement au premier trimestre de 1987.

Les services à horaire fixe régionaux et locaux ont enregistré la plus forte croissance (18.2%) dépassant la croissance globale de 14.0% et ont montré une augmentation de 0.5% de leur part du marché du volume de passagers. Les services à horaire fixe majeurs ont enregistré une croissance de 13.9% et une baisse marginale de leur part du marché (-0.1%). La plus faible croissance (9.6%) fut enregistrée par les services d'affrètement majeurs qui ont également connu une baisse dans leur part du marché (-0.4%).

Des 50 principaux aéroports, 46 ont enregistré des hausses du trafic de passagers; les hausses en pourcentage se sont échelonnées de 1.4% à Toronto Island à 45.0% à Vancouver Harbour. Nanaimo (44.8%), Victoria Harbour (42.9%), St. John's (32.3%), Moncton (29.9%) et Sept-Îles (29.6%) ont également enregistré de fortes hausses en pourcentage. Les hausses à ces aéroports sont largement attribuables à la croissance des services à horaire fixe régionaux et locaux étant donné que les parts du marché pour les services à horaire fixe régionaux et locaux s'établissaient à 100% à Vancouver Harbour, Nanaimo et Victoria Harbour, et 86.7% à Sept-Îles. Les plus fortes hausses dans le volume de passagers embarqués et débarqués furent enregistrées aux dix principaux aéroports.

Les quatre aéroports qui ont accusé des baisses dans le trafic de passagers furent Bagotville/Saguenay -0.1% (-14 passagers), North Bay -1.3% (-352 passagers), Fort St. John -4.2% (-1,362 passagers) et London -8.2% (-6,491 passagers).



TABLE 3.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service, First Quarter 1988 and Percentage Change over First Quarter 1987. (Preliminary Data).

TABLEAU 3.2

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, selon le genre de service, premier trimestre 1988 et variation en pourcentage relativement au premier trimestre de 1987 (données préliminaires).

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Change %	Regional and Local Scheduled Services	Change %	Major Charter Services	Change %
Rang	Aéroports	Services à horaire fixe majeurs	Variation	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Variation	Services d'affrètements majeurs	Variation
1	Lester B. Pearson International ONT	3,894,695	12.5	202,721	32.9	853,492	10.6
2	Vancouver International BC-CB	1,583,774	16.9	313,971	31.7	118,550	-6.8
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,338,354	10.1	148,455	1.5	106,695	7.3
4	Calgary International ALTA-ALB	1,021,314	21.7	69,537	12.3	65,166	25.5
5	Ottawa International ONT	560,016	20.5	84,051	-27.3	16,292	6.6
6	Winnipeg International MAN	529,192	17.4	32,576	9.5	62,629	7.9
7	Mirabel International QUE-QUÉ	297,288	7.7	10,636	43.4	306,966	26.1
8	Halifax International NS-NÉ	406,202	14.5	125,695	28.8	11,958	10.6
9	Edmonton International ALTA-ALB	473,454	16.3	9,278	72.3	46,442	-0.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	183,822	10.7	68,661	43.7	12	-81.0
11	Victoria International BC-CB	42,889	40.6	139,902	19.5	10,822	-8.6
12	Québec QUE-QUÉ	65,757	1.8	83,352	16.9	35,513	-14.2
13	Regina SASK	143,289	14.2	27,594	-12.8	6,671	-26.3
14	Saskatoon SASK	135,605	16.2	32,140	-21.1	5,560	-32.5
15	St. John's Nfld-TN	120,061	33.9	34,698	18.2	3,034	...
16	Thunder Bay ONT	116,546	15.0	34,836	22.0	-	...
17	Kelowna BC-CB	78,658	1.0	25,907	26.8	2,294	0.3
18	Toronto Island ONT	-	...	89,784	1.3	86	...
19	Windsor ONT	47,305	-14.8	27,080	246.8	134	-96.2
20	Moncton NB-CB	48,198	23.8	25,233	43.4	-	...
21	London ONT	6,122	...	62,402	-9.8	4,049	-59.2
22	Sudbury ONT	25,719	-16.2	38,051	43.3	-	...
23	Sault Ste. Marie ONT	37,093	8.9	24,725	1.3	-	...
24	Prince George BC-CB	47,339	-5.0	13,535	...	-	...
25	Saint John NB	42,513	5.8	15,789	56.9	-	-100.0
26	Timmins ONT	30,408	16.1	21,288	9.5	-	...
27	Fredericton NB	39,348	8.4	9,873	0.4	-	...
28	Yellowknife NWT-TNO	24,150	9.1	19,886	36.1	-	...
29	Charlottetown PEI-IPE	22,308	3.3	21,479	12.3	-	...
30	Sydney NS-NÉ	14,151	-12.4	28,352	11.1	47	-77.2
31	Deer Lake Nfld-TN	22,454	25.6	18,126	18.3	-	...
32	Sept-Îles QUE-QUÉ	4,899	16.3	31,991	31.9	-	...
33	Kamloops BC-CB	15,961	-8.9	19,455	12.4	696	...
34	Fort St. John BC-CB	31,303	-4.2	-	...	-	...
35	Gander International Nfld-TN	13,843	11.3	16,617	22.1	-	-100.0
36	Vancouver Harbour BC-CB	-	...	30,074	45.0	-	...
37	Nanaimo BC-CB	-	...	29,146	44.8	-	...
38	Val D'Or QUE -QUÉ	15,697	-26.3	13,231	147.5	-	...
39	Lethbridge ALTA-ALB	-	...	28,896	10.7	-	...
40	Victoria Harbour BC-CB	-	...	28,827	42.9	-	...
41	Grande Prairie ALTA-ALB	3,654	-31.4	24,150	45.4	-	...
42	Thompson MAN	11,631	7.6	15,299	13.2	-	...
43	North Bay ONT	12,730	13.2	13,992	-11.6	-	...
44	Prince Rupert BC-CB	18,220	11.5	7,889	-8.3	-	...
45	Rouyn QUE-QUÉ	16,380	6.7	9,655	16.5	-	...
46	Whitehorse YT-TY	23,524	12.6	1,449	14.5	666	...
47	Cranbrook BC-CB	20,138	-2.6	3,416	...	-	...
48	Castlegar BC-CB	5,378	31.8	17,165	25.8	-	...
49	Fort McMurray ALTA-ALB	18,653	9.6	3,491	-4.7	-	...
50	Bagotville/Saguenay QUE-QUÉ	-	...	21,927	-0.6	118	...
Total of Top Fifty Airports/Ensemble des 50 principaux aéroports		11,610,035	13.9	2,176,283	18.2	1,657,892	9.6
Total Canada		11,788,203	13.7	2,707,136	12.4	1,658,862	9.5

## Symbols

- nil or zero  
... figures not appropriate or not applicable

## Signes conventionnels

- néant ou zéro  
... n'ayant pas lieu de figurer

### Major Scheduled Services

Major scheduled services represented about 75% of the total passengers enplaned and deplaned at the top 50 airports during the first quarter of 1988, virtually no change from the previous year. Registering 11.6 million passengers enplaned and deplaned at the top 50 airports, the traffic on major scheduled services increased by 13.9% from the first quarter of 1987.

Forty-four of the top 50 airports recorded passenger traffic enplaned and deplaned on major scheduled services. Of these 44 airports, 35 showed increases in passenger traffic carried on major scheduled services; the percentage increases ranged from 1.0% at Kelowna to 40.6% at Victoria International. The increase at Victoria International reflects additional services offered by Canadian Airlines International. Lester B. Pearson International recorded the largest increase in volume of passengers enplaned and deplaned on major scheduled services with 3.9 million passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1988, up from 3.5 million the previous year.

As shown in Table 3.2, the nine airports recording decreases in passengers enplaned and deplaned on major scheduled services showed percentage decreases ranging from -2.6% at Cranbrook to -31.4% at Grande Prairie. The other airports showing decreases were Fort St. John (-4.2%), Prince George (-5.0%), Kamloops (-8.9%), Sydney (-12.4%), Windsor (-14.8%), Sudbury (-16.2%) and Val D'Or (-26.3%). In all cases except Fort St. John, the market share for major scheduled services dropped while the market share for the regional and local scheduled services rose. In fact, the transfer of market share from major scheduled services to regional and local scheduled services was apparent at 24 of the top 50 airports. The percentage of passengers travelling on major scheduled services was 77.8% at Prince George and 85.5% at Cranbrook during the first quarter of 1988 down from 100% a year earlier. At Fort St. John, all passenger traffic was recorded as major scheduled services during the first quarter of 1988 as well as during the first quarter of 1987. Windsor, Sudbury and Val D'Or showed substantial transfers in market shares from the major scheduled services to the regional and local scheduled services. During the first quarter of 1988, the major scheduled services' market shares were 63.5% at Windsor, 40.3% at Sudbury and 54.3% at Val D'Or, down by 19.5, 13.3 and 25.7 percentage points, respectively.

The transfer of market share from regional and local scheduled services to major scheduled services was apparent at 16 of the top 50 airports. The airports showing the largest gains in market share for major scheduled services for the first quarter of 1988 relative to the first quarter of 1987 included London (from 0.0% to 8.4%), Ottawa International (from 78.0% to 84.8%) and North Bay (from 41.5% to 47.6%). The increases at London and Ottawa reflect a new scheduled service introduced by Canadian Airlines International in June 1987. The increase at Ottawa also shows the effect of the new statistical reporting regulations that came into effect on January 1, 1988. Piedmont's services to Ottawa and Montreal are now classified as major scheduled services whereas in 1987, they were considered to be regional

### Services à horaire fixe majeurs

Les services à horaire fixe majeurs ont représenté environ 75% du total de tous les passagers embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports au cours du premier trimestre de 1988; ce pourcentage est demeuré pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente. Le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs qui ont embarqué et débarqué à ces aéroports a atteint 11 millions, soit une hausse de 13.9% par rapport au premier trimestre de 1987.

Des 50 principaux aéroports, 44 ont enregistré des passagers embarqués et débarqués voyageant sur des services à horaire fixe majeurs. Parmi ces 44 aéroports, 35 ont enregistré des hausses du trafic de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs. Les hausses de pourcentage se sont échelonnées entre 1.0% à Kelowna et 40.6% à l'aéroport international de Victoria. Pour ce dernier, l'introduction de services additionnels offerts par les Lignes aériennes Canadien International est responsable de l'augmentation enregistrée. L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte augmentation du volume de passagers embarqués et débarqués voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, celui-ci passant de 3.5 millions au cours du premier trimestre de 1987 à 3.9 millions au cours du premier trimestre de 1988.

Tel que montré au Tableau 3.2, neuf aéroports ont enregistré des baisses dans le trafic de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs. Ces baisses se sont échelonnées entre -2.6% à Cranbrook et -31.4% à Grande Prairie. Les autres aéroports qui indiquent des baisses de trafic sont Fort St. John (-4.2%), Prince George (-5.0%), Kamloops (-8.9%), Sydney (-12.4%), Windsor (-14.8%), Sudbury (-16.2%) et Val d'Or (-26.3%). Pour tous ces aéroports sauf Fort St. John, la part du marché pour les services à horaire fixe majeurs diminuait alors que celle pour les services à horaire fixe régionaux et locaux augmentait. De fait, un transfert de la part du marché des services à horaire fixe majeurs aux services à horaire fixe régionaux et locaux est évident pour 24 des principaux aéroports. Au cours du premier trimestre de 1988, le pourcentage de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs a atteint 77.8% à Prince George et 85.5% à Cranbrook; une année plus tôt ce pourcentage à ces deux aéroports s'élevait à 100%. Tout le trafic de passagers à Fort St. John fut enregistré pour les services à horaire fixe majeurs pour les premiers trimestres de 1987 et 1988. Un transfert substantiel de la part du marché des services à horaire fixe majeurs aux services à horaire fixe régionaux et locaux s'est produit aux aéroports de Windsor, Sudbury et Val d'Or. Au cours du premier trimestre de 1988, les parts du marché pour les services à horaire fixe majeurs s'élevaient à 63.5% à Windsor, 40.3% à Sudbury et 54.3% à Val d'Or, diminuées respectivement de 19.5, 13.3 et 25.7 points de pourcentage.

Le transfert de la part du marché des services à horaire fixe régionaux et locaux aux services à horaire fixe majeurs est évident à 16 des 50 principaux aéroports. Les aéroports pour lesquels la part du marché des services à horaire fixe majeurs indiquent les plus fortes augmentations pour le premier trimestre de 1988 par rapport à 1987 sont: London (de 0.0% à 8.4%), l'aéroport international d'Ottawa (de 78.0% à 84.8%) et North Bay (de 41.5% à 47.6%). Les augmentations aux aéroports de London et Ottawa sont attribuables aux nouveaux services à horaire fixe introduits par les Lignes aériennes Canadien International en juin 1987. L'augmentation à l'aéroport d'Ottawa reflète également les changements occasionnés par les nouveaux règlements de déclaration statistique qui sont entrés en vigueur le 1er janvier 1988. Du fait de ces changements, les services de Piedmont pour les aéroports d'Ottawa et Montréal sont maintenant considérés comme des services à horaire fixe majeurs alors qu'en 1987,



and local scheduled services. The gain at North Bay reflects an increase in Air Canada's service.

#### Regional and Local Scheduled Services

For the first quarter of 1988, the regional and local scheduled airline market at the top 50 airports continued to surpass the total air passenger growth in Canada, increasing by 18.2% (rising from 1.8 million to 2.2 million) compared to the same quarter a year earlier. However, the results of this quarterly comparison point to slower growth of passenger traffic for regional and local services for the first part of 1988.

The increasing trend in favour of regional and local scheduled carriers began in the 1980's and especially in 1983. This shift is the result of several factors. The regional and local scheduled carriers increased their market share by offering many of the services previously performed by the major Canadian carriers. They also gained an advantage by the removal of certain licence restrictions and entry barriers, all part of the 1984 Canadian Air Policy.

The high growth rate registered since 1985 can be generally attributed to such factors as network expansion and fierce competition that took place among regional and local carriers throughout the country. During that period, large carriers affiliated themselves with a number of regional carriers to whom they transferred their feeder routes. They also created new regional and/or local carriers or bought existing ones. These industry moves greatly benefitted some of these carriers who saw their existing networks expand and observed considerable increases in their traffic levels.

On an annual basis, regional and local carriers have registered staggering increases of well above 30% per year in the last two years; and for the first quarter of 1988, an increase of 18.2% was recorded over the same period a year ago for the top 50 airports. Even though regional and local scheduled services continued to grow at the top 50 airports during the first quarter of 1988, their overall rate of growth was slowing, as indicated by the accompanying survey data.

As shown in Table 3.2, 46 of the top 50 airports have witnessed increases in revenue passenger traffic for regional and local carriers. The increases ranged from 0.4% at Fredericton to 246.8% at Windsor. Substantial increases were also recorded at Prince George, Cranbrook, Edmonton Municipal, Lester B. Pearson International, Vancouver International, Halifax International and Victoria International. The introduction of new scheduled services by Ontario Express during 1987 largely contributed to increases in traffic at Windsor and Lester B. Pearson International. In addition, traffic increases were also recorded for Commuter Express and Comair, while Quebecair introduced new services to Lester B. Pearson International in the first quarter of 1988.

Vancouver International recorded the largest increase in volume of passengers enplaned and deplaned on regional and local scheduled services, with 313,971 passengers enplaned and

étaient considérés comme des services à horaire fixe régionaux et locaux. L'augmentation des services offerts par Air Canada explique la hausse qui fut enregistrée à l'aéroport de North Bay.

#### Services à horaire fixe régionaux et locaux

Au cours du premier trimestre de 1988, le marché des transporteurs aériens offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux aux 50 principaux aéroports a surpassé de nouveau la croissance totale des passagers aériens au Canada relativement à 1987. Bien qu'ils aient enregistré une hausse de 18.2%, le nombre de passagers ayant passé de 1.8 millions à 2.2 millions, les résultats de cette comparaison trimestrielle signale tout de même un ralentissement de la croissance du volume de passagers sur les services régionaux et locaux pour le début de 1988.

Le mouvement en faveur des transporteurs offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux a débuté dans les années 1980, et surtout à partir de 1983. Ce changement est attribuable à plusieurs facteurs. Ces transporteurs aériens se sont emparés d'une plus grosse part du marché, assurant désormais plusieurs des services qui étaient auparavant effectués par les transporteurs canadiens offrant des services à horaire fixe majeurs. Ils ont également tiré profit de l'élimination de certaines restrictions de permis et de barrières d'accès, qui s'inscrit dans le cadre du projet de politique aérienne canadienne de 1984.

Les taux de croissance élevés enregistrés depuis 1985 sont attribuables à des facteurs tels l'expansion des réseaux aériens et la compétition ardente parmi les transporteurs offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux à travers le pays. Au cours de cette période, les transporteurs aériens offrant des services à horaire fixe majeurs se sont affiliés avec des transporteurs offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux ou ont acheté des transporteurs déjà existants. Ces mouvements dans l'industrie ont fortement favorisé certains de ces transporteurs qui ont vu leur propre réseau aérien s'agrandir et qui ont observé une augmentation considérable de leur volume de trafic.

Sur une base annuelle, les transporteurs régionaux et locaux ont enregistré au cours des deux dernières années des augmentations étonnantes de plus de 30% par année, alors que pour le premier trimestre de 1988, pour les 50 principaux aéroports, ils ont enregistré une hausse de 18.2% par rapport au même trimestre de 1987. Tel que les résultats de l'enquête l'indiquent, les services à horaire fixe régionaux et locaux aux 50 principaux aéroports, ont continué de progresser au cours du premier trimestre de 1988, cependant leur taux de croissance était moins soutenu.

Tel que montré au Tableau 3.2, le trafic de passagers des transporteurs régionaux et locaux a augmenté dans 46 des 50 principaux aéroports. Les gains se sont échelonnés de 0.4% à Frédéricion à 246.8% à Windsor. Des augmentations importantes furent également enregistrées à Prince George, Cranbrook, l'aéroport municipal d'Edmonton et aux aéroports internationaux Lester B. Pearson, Vancouver, Halifax et Victoria. La croissance du trafic à Windsor et à l'aéroport international Lester B. Pearson est largement attribuable à Ontario Express qui au cours de 1987 a introduit de nouveaux services à horaire fixe. De plus, des augmentations de trafic importantes furent enregistrées pour Commuter Express et Comair tandis que Québecair introduisait de nouveaux services à l'aéroport international Lester B. Pearson au cours du premier trimestre de 1988.

Au premier trimestre de 1988, l'aéroport international de Vancouver a enregistré la plus forte augmentation de passagers embarqués et débarqués voyageant sur des services à horaire fixe régionaux et locaux. Au premier trimestre



deplaned during the first quarter of 1988, up 31.7% or 75,543 passengers from the same quarter a year earlier.

Traffic increases into and out of Cranbrook and Prince George reflect the introduction of new scheduled services by AirBC during 1987. The two carriers mostly responsible for large increases in traffic at Edmonton Municipal, Vancouver International, Calgary International and Victoria International are AirBC and Time Air.

The traffic increase at Halifax International is largely attributable to the operations of Air Atlantic and Air Nova who registered the largest increases and to the introduction of new services by Air St. Pierre during 1987.

The six airports recording decreases in passengers enplaned and deplaned on regional and local carriers showed percentage decreases ranging from -0.6% at Bagotville/Saguenay to -27.3% at Ottawa International. The substantial decrease at Ottawa International is partially explained by traffic decreases recorded by City Express and Air Ontario in the first quarter of 1988. It also reflects changes in the statistical reporting requirements that came into effect January 1, 1988. These changes resulted in Piedmont reporting their services under the major scheduled services as of January 1, 1988 as previously noted.

#### Major Charter Services

Major charter services represented 10.7% of the total passengers enplaned and deplaned at the top 50 airports during the first quarter of 1988, a marginal decline (-0.4 percentage points) from the previous year. The top 50 airports recorded 1.6 million passengers enplaned and deplaned on major charter services during the first quarter of 1988, an increase of 9.6% over the number of passengers registered during the first quarter of 1987.

Twenty-three of the top 50 airports recorded passenger traffic enplaned and deplaned on major charter services during the first quarter of 1988. Although 12 airports showed a decrease in the number of passengers enplaned and deplaned on major charter services, the average reduction in the number of passengers was only 2,600. This is considerably less than the average gain (13,589 passengers) registered by the 13 airports that reported growth.

The three airports that benefitted from the largest gains in passengers enplaned and deplaned on major charter services for the first quarter of 1988 relative to 1987 were: Lester B. Pearson International, with an increase of 81,574 passengers (10.6%); Mirabel International, with an increase of 63,516 passengers (26.1%); and as expected with the 1988 Winter Olympic Games, Calgary International, with an increase of 13,243 passengers (25.5%).

The increase in the number of revenue passengers at Lester B. Pearson International can be related to the growth in the number of origins and destinations (from 118 in the first quarter 1987 to 148 in the first quarter of 1988) which were available at this airport and the increasing popularity of the Southern

de 1988, 313,971 passagers furent enregistrés, soit augmentation de 31.7% ou 75,543 passagers comparative au trimestre correspondant en 1987.

Les augmentations de trafic à destination et en provenance de Cranbrook et Prince George s'expliquent en grande partie par les opérations de AirBC qui a introduit de nouveaux services à horaire fixe au cours de 1987. Les transporteurs, AirBC et Time Air, sont principalement responsables pour les augmentations substantielles de trafic enregistrées à l'aéroport municipal d'Edmonton et qu'aux aéroports internationaux de Vancouver, Calgary et Victoria.

La croissance du trafic à l'aéroport international d'Halifax est en grande partie le résultat des opérations d'Air Atlantic et Air Nova qui ont enregistré de fortes augmentations de trafic ainsi qu'à Air St-Pierre qui a introduit au cours de 1987 de nouveaux services à horaire fixe.

Des diminutions du nombre de passagers embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe régionaux et locaux furent enregistrées à six aéroports. Ces réductions s'échelonnaient de -0.6% à Bagotville/Saguenay à -27.3% pour l'aéroport international d'Ottawa. Cette diminution s'explique en partie par les baisses de trafic enregistrées par City Express et Air Ontario au cours du premier trimestre de 1988 relativement à 1987. Elle reflète également des changements dans les exigences de déclaration statistique qui sont en vigueur depuis le 1er janvier 1988. Au cours de 1987, les données de Piedmont étaient compilées sous les services à horaire fixe régionaux et locaux. Depuis le 1er janvier 1988, ces données sont compilées sous les services à horaire fixe majeurs tel qu'indiqué auparavant.

#### Services d'affrètement majeurs

Au premier trimestre de 1988, les services d'affrètement majeurs représentaient 10.7% du total des passagers embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports; baisse légère (-0.4%) comparativement à l'année précédente. Aux 50 principaux aéroports on enregistrait 1.6 million de passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs au cours du premier trimestre de 1988, représentant une hausse de 9.6% par rapport au nombre de passagers enregistrés au premier trimestre de 1987.

Au premier trimestre de 1988, on enregistrait des passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs à 23 des 50 principaux aéroports. Même si on observait une baisse du nombre de passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs aux aéroports, la diminution moyenne du nombre de passagers n'était que de 2,600. Cette diminution n'est pas considérable comparativement au gain moyen (13,589 passagers) enregistré aux 13 aéroports qui ont déclaré une augmentation.

Les trois aéroports qui ont bénéficié d'une augmentation marquée des passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs au premier trimestre de 1988 relativement à 1987 furent: l'aéroport international Lester B. Pearson avec une hausse de 81,574 passagers (10.6%), l'aéroport international de Mirabel avec une augmentation de 63,516 passagers (26.1%) et, comme on s'attendait à cause des Jeux Olympiques d'hiver de 1988, l'aéroport international de Calgary avec une hausse de 13,243 passagers (25.5%).

L'augmentation du nombre de passagers payants à l'aéroport international Lester B. Pearson peut être attribuée à la hausse du nombre d'origines et de destinations (118 au premier trimestre de 1987 à 148 au premier trimestre de 1988) disponibles à cet aéroport ainsi qu'à la population croissante du Sud et des destinations soleil des États-Unis. Spécifiquement, Montego Bay, Puerto Vallarta

region and the Sun Spots in the United States. Specifically, Montego Bay, Puerto Vallarta, Las Vegas and Orlando showed large increases in the number of revenue passengers travelling to/from Toronto.

Mirabel International where major charter services comprised 49.9% of the total traffic, also showed large increases in the number of passengers travelling to/from the Southern region and to/from the Sun Spots in the United States. In the Southern region, Acapulco and Portlamar (Venezuela) benefitted from the largest gains. Fort Lauderdale is responsible for most of the increase that occurred at Mirabel in the United States region and can be attributed to Air Transat and Nationair who both entered that market in 1988.

The largest decrease in the number of charter passengers was registered at Vancouver International with a decline of 8,632 passengers (-6.8%). Air Canada did not offer charter flights to Honolulu during the first quarter of 1988. Mazatlan and Puerto Vallarta, both showed large increases in the number of passengers and helped to offset the decline created by Air Canada.

The data presented in Tables 3.1 and 3.2 were collected via the Daily Airport Activities Report (major scheduled services), the System Passenger Origin and Destination Report (regional and local scheduled services) and the Charter On-Flight Origin and Destination Report (major charter services).

For details on the methodology and limitations of these surveys and for data for airports not appearing in Tables 3.1 and 3.2, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Vegas et Orlando montraient des hausses considérables du nombre de passagers payants voyageant vers et à partir de Toronto.

L'aéroport international de Mirabel, où les services d'affrètement majeurs comptaient pour 49.9% du trafic total, montrait des augmentations marquées du nombre de passagers voyageant vers et à partir du Sud et des destinations soleil des Etats-Unis. Dans le Sud, Acapulco et Portlamar (Venezuela) ont bénéficié des gains les plus importants. Fort Lauderdale est responsable en majeure partie de la hausse observée aux Etats-Unis. Cette hausse peut être attribuable au fait qu'Air Transat et Nationair entraient dans le marché en 1988.

La diminution la plus importante du nombre de passagers affrétés était enregistrée à l'aéroport international de Vancouver, avec une baisse de 8,632 passagers (-6.8%). Cette baisse est due au fait qu'Air Canada n'offrait plus des vols affrétés vers Honolulu. On note des augmentations importantes du nombre de passagers à Mazatlan et Puerto Vallarta ce qui compense pour la baisse créée par Air Canada.

Les données des Tableaux 3.1 et 3.2 furent recueillies au moyen du Rapport d'activités quotidiennes aux aéroports (services à horaire fixe majeurs), du Rapport sur l'origine et la destination des passagers sur le réseau (services à horaire fixe régionaux et locaux) et de la Déclaration de l'origine et de la destination des vols affrétés (services d'affrètement majeurs).

Pour plus d'information sur la méthodologie et les limites de ces enquêtes ainsi que pour des statistiques pour des aéroports qui n'apparaissent pas aux Tableaux 3.1 et 3.2, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
7<sup>th</sup> Floor, Jean Talon Bldg.  
Tunney's Pasture  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

April 1989

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean Talon  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Avril 1989



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Vol. 21, No. 5

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers for the first two months of 1989 show that domestic passenger-kilometres decreased by 4.8% while international passenger-kilometres increased by 13.2% over the same period of 1988.
- o The 60 Transport Canada towered airports reported 395,222 movements in January 1989, up 3.4% from January 1988.
- o In 1988 total movements increased by 3.2% from 1987 and 7.9% from 1983. The most important increase in movements has been in the turboprop category of aircraft.
- o Preliminary third quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 1,057,196, up 26.7% from the 1987 figure.

## SPECIAL REVIEW:

### **Air Carrier Traffic at Canadian Airports**

This special review focuses on the second quarter 1988 enplaned and deplaned passenger traffic at Canadian Airports for Canadian and foreign airlines' major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services.

- o Preliminary data indicate that 16.1 million revenue passengers enplaned and deplaned at all Canadian airports during the second quarter of 1988, up 5.4% from the second quarter of 1987.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1989.

Vol. 21, N° 5

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens pour les deux premiers mois de 1989 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 4.8% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 13.2% par rapport à la même période en 1988.
- o Les mouvements enregistrés pour les 60 aéroports avec une tour de Transports Canada totalisaient 395,222 en janvier 1989; une augmentation de 3.4% par rapport à janvier 1988.
- o En 1988 les mouvements totaux ont augmenté de 3.2% par rapport à 1987 et de 7.9% par rapport à 1983. La hausse la plus importante dans les mouvements fut enregistrée dans la catégorie des aéronefs turbopropulseurs.
- o Les statistiques préliminaires du troisième trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 26.7% (de 834,177 à 1,057,196) comparativement au nombre de 1987.

## REVUE SPÉCIALE:

### **Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**

Cette revue spéciale se concentre sur le trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens au deuxième trimestre 1988 pour les services à horaire fixe majeurs, les services à horaire fixe régionaux et locaux et les services d'affrètements majeurs opérés par les transporteurs aériens canadiens et étrangers.

- o Les données préliminaires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens a atteint 16.1 millions au cours du deuxième trimestre de 1988, une hausse de 5.4% par rapport au deuxième trimestre 1987.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation; mai 1989.



TABLE 1.1

Monthly (1) Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, January 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles(1) sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier 1989 (Données préliminaires).

	January 1989 Janvier	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to- Date 1989 Année à ce jour	Change Year-to-Date Variation année à ce jour	
OPERATIONAL STATISTICS	'000	%	'000	%	STATISTIQUES DES OPERATIONS
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,093	-9.0	1,093	-9.0	- Intérieur
- International	442	5.5	442	5.5	- International
- Total	1,535	-5.2	1,535	-5.2	- Total
Passengers - Charter	305	-14.6	305	-14.6	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,840	-6.9	1,840	-6.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Unit Toll - Domestic	1 569 268	-3.6	1 569 268	-3.6	unitaires - Intérieur
- International	1 801 380	16.6	1 801 380	16.6	- International
- Total	3 370 648	6.2	3 370 648	6.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	889 526	-12.1	889 526	-12.1	D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 260 174	1.8	4 260 174	1.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	5 455 890	15.6	5 455 890	15.6	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	1 118 214	-14.1	1 118 214	-14.1	bles - D'affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 574 104	9.2	6 574 104	9.2	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	61.8	...	61.8	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	79.5	...	79.5	...	D'affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	64.8	...	64.8	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	92 886	10.6	92 886	10.6	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	3 351	-34.6	3 351	-34.6	chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	96 238	8.0	96 238	8.0	chandises - Total
Hours Flown	63	6.8	63	6.8	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	322 668	6.9	322 668	6.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines will now be published after the end of each quarter, rather than every month. This change occurred as a result of changes in the reporting procedures by the participating carriers.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens seront maintenant publiées à la fin de chaque trimestre plutôt qu'à chaque mois. Cette modification résulte des changements apportés dans les procédures de déclaration des transporteurs participants.

TABLE 1.2

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, February 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, février 1989 (Données préliminaires).

	February 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	
	Février	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
OPERATIONAL STATISTICS	'000	%	'000	%	STATISTIQUES DES OPERATIONS
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,081	-11.9	2,179	-10.3	- Intérieur
- International	425	4.4	867	5.0	- International
- Total	1,506	-7.8	3,046	-6.4	- Total
Passengers - Charter	301	-19.9	606	-17.3	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,807	-10.1	3,652	-8.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 519 207	-6.0	3 088 475	-4.8	unitaires - Intérieur
- International	1 604 297	9.7	3 405 677	13.2	- International
- Total	3 123 504	1.5	6 494 153	3.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	852 751	-20.1	1 742 277	-16.2	D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 976 256	-4.1	8 236 431	-1.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	4 892 866	9.7	10 348 756	12.7	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	1 023 819	-21.1	2 142 033	-17.6	bles - D'affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 916 685	2.8	12 490 789	6.0	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	63.8	...	62.8	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	83.3	...	81.3	...	D'affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	67.2	...	65.9	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	96 577	5.6	189 464	8.0	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	3 983	-35.1	7 335	-34.9	chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	100 561	3.0	196 799	5.4	chandises - Total
Hours Flown	59	1.7	122	4.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	293 295	0.1	615 963	3.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

For further information on the above tables, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Pour de plus amples renseignements concernant ces tableaux, veuillez communiquer avec M. D. Rankin (819-997-6183).



TABLE 2.1

Annual Aircraft Movements at Transport Canada towered airports, by type of movement, with one year and five year comparisons.

Type of Movements	Annual 1988 Annuel	Annual 1987 Annuel	% change 1988/1987 Variation en %	Annual 1983 Annuel	% change 1988/1983 Variation en %	Type de mouvements
Total movements	5,686,750	5,510,215	3.2	5,272,366	7.9	Total des mouvements
<b>By class of movement</b>						<b>Par classe de vol</b>
Itinerant	3,536,135	3,366,448	5.0	2,912,498	21.4	Itinérants
Local	2,190,615	2,143,767	0.3	2,359,868	-8.9	Locaux
<b>By type of operation</b>						<b>Par type d'exploit- tation</b>
Total Commercial	2,647,328	2,410,083	9.8	1,936,647	36.7	Total commerciaux
- Unit Toll	1,260,652	1,079,683	16.8	723,303	74.3	- A taux unitaires
- Charter	106,705	85,111	25.4	85,971	24.1	- Affrètements
- Other commercial	1,279,971	1,245,289	2.8	1,127,373	13.5	- Autres vols commerciaux
Private	652,359	704,117	-7.4	741,178	-12.0	Privés
Government	100,923	102,594	-1.6	103,976	-2.9	Officiels
Military	87,218	104,037	-16.2	100,862	-13.5	Militaires
<b>By Flight Rules</b>						<b>Par règles de vol</b>
IFR	1,837,849	1,644,460	11.8	1,251,690	46.8	Vols aux instruments
VFR	1,698,286	1,721,988	-1.4	1,660,808	2.3	Vols à vue
<b>By type of aircraft</b>						<b>Par type d'aéronef</b>
Jet	973,766	904,541	7.7	797,138	22.2	A réaction
Turboprop	809,352	672,127	20.4	347,320	133.0	Turbopropulseurs
Piston	1,560,039	1,602,819	-2.7	1,583,196	-1.5	A pistons
Helicopter	188,103	182,184	3.2	180,025	4.5	Hélicoptère
Other	4,875	4,777	2.1	4,819	1.2	Autres
<b>By sector</b>						<b>Par secteur</b>
Domestic	3,095,345	2,955,581	4.7	2,624,533	17.9	Intérieurs
Transborder	335,652	311,226	7.8	250,813	33.8	Transfrontaliers
International	56,831	54,024	5.2	37,152	53.0	Internationaux

In 1988, the 60 Transport Canada towered airports recorded 5,686,750 total movements, up 3.2% from 1987. This was not a record total, that having been set in 1979 when 7,200,615 movements were registered. However new records were set in several sub-categories.

Total commercial movements set a new record of 2,647,328 in 1988, surpassing the 1980 total of 2,593,944. Unit toll movements surpassed the 1987 record by 16.8%. Charter movements surpassed 100,000 for the first time. IFR movements increased to a new record of 1,837,849 in 1988, and for the first time ever surpassed the number of VFR flights.

The most important increase in movements has been in the turboprop category of aircraft which set a fifth consecutive record of 809,352 movements in 1988. The current level of turboprop activity now far exceeds the old record of 335,564 movements set in 1967 during the heyday of turboprop operations by Air Canada and Canadian Pacific.

TABLEAU 2.1

Mouvements d'aéronefs annuels aux aéroports avec une tour de contrôle, par type de mouvements avec des comparaisons annuelles et quinquennales.

En 1988, les 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré un total de 5,686,750 mouvements, soit une hausse de 3.2% par rapport à 1987. Toutefois, ce nombre ne représente pas un sommet puisqu'en 1979, 7,200,615 mouvements avaient été enregistrés. De nouveaux sommets furent cependant atteints dans plusieurs sous-catégories.

En 1988, les vols commerciaux ont établi un nouveau sommet atteignant 2,647,328; en 1980, on en comptait 2,593,944. Les mouvements à taux unitaires ont dépassé le chiffre record de 1987 par 16.8%. Les vols d'affrètements ont dépassé le cap du 100,000 pour la première fois. Les vols aux instruments, qui ont dépassé le nombre de vols à vue pour la première fois, ont atteint un nouveau sommet en 1988 totalisant 1,837,849.

La hausse la plus importante dans les mouvements fut enregistrée dans la catégorie des aéronefs turbopropulseurs. En 1988, ces aéronefs ont totalisé 809,352 mouvements pour établir un cinquième record consécutif. Le niveau actuel de l'activité des turbopropulseurs excède largement l'ancien record de 335,564 établi en 1967 durant les beaux jours des opérations des avions à turbopropulseur d'Air Canada et de Canadien Pacifique.

TABLE 2.2

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. January 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.2

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Janvier 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	January 1989	% Change January 1989/1988	Itinerant	Local
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Janvier	Variation en % Janvier	Itinérant	Locaux
1	Lester B Pearson International ONT	29,780	10.8	29,779	1
2	Vancouver International BC-CB	23,743	8.8	23,743	0
3	Montréal International QUE-QUE	17,404	23.8	17,402	2
4	Calgary International ALTA-ALB	16,795	4.7	13,752	3,043
5	Ottawa International ONT	13,900	14.5	10,029	3,871
6	Victoria International BC-CB	13,771	1.4	8,891	4,880
7	Winnipeg International MAN	11,883	8.0	8,784	3,099
8	Abbotsford BC-CB	11,011	-7.7	4,305	6,706
9	Boundary Bay ONT	10,614	-6.7	3,824	6,790
10	Toronto/Buttonville ONT	10,499	-8.1	4,362	6,137
11	Thunder Bay ONT	9,493	30.6	4,066	5,427
12	St. Hubert QUE-QUE	9,363	10.6	3,866	5,500
13	St. Andrews MAN	9,244	34.1	2,164	7,080
14	London ONT	8,856	4.9	4,627	4,229
15	Saskatoon SASK	8,832	12.6	4,594	4,238
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,747	6.6	8,617	130
17	Halifax International NS-NÉ	8,459	25.2	6,883	1,576
18	Toronto Island ONT	8,177	-38.3	3,753	4,424
19	Springbank ALTA-ALB	8,167	21.5	2,528	5,639
20	Langley BC-CB	7,953	-27.8	2,743	5,210
21	Hamilton City ONT	7,949	-21.7	3,273	4,676
22	Québec QUE-QUE	7,682	25.2	5,958	1,724
23	North Bay ONT	7,318	33.5	2,602	4,716
24	Sudbury ONT	6,878	19.7	3,868	3,010
25	Edmonton International ALTA-ALB	6,523	-10.4	5,202	1,321
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		283,041	4.9	189,612	93,429
Total - Transport Canada Towers (60)/		395,222	3.4	256,046	139,176
Total - Tours de Transports Canada (60)					

The 60 Transport Canada towered airports reported 395,222 total movements during January 1989, up 3.4% from the 382,353 movements reported in January 1988.

The totals represent the most itinerant movements ever for the month of January, surpassing the previous record of 251,144 itinerant movements set in January 1980.

Itinerant movements at Vancouver International and Lester B. Pearson International rose by 8.8% and 10.8% respectively over January 1988.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Les mouvements enregistrés pour les 60 aéroports avec une tour de Transport Canada totalisaient 395,222 en janvier 1989, soit une augmentation de 3.4% par rapport aux 382,353 mouvements enregistrés en janvier 1988.

Le nombre de mouvements itinérants enregistrés en janvier 1989 surpassaient le sommet antérieur de 251,144 mouvements itinérants enregistrés en janvier 1980.

Les mouvements itinérants à l'aéroport international de Vancouver et à l'aéroport international Lester B. Pearson ont augmenté de 8.8% et 10.8% respectivement par rapport à janvier 1988.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.1

International Charter Passengers, by Region.  
Third Quarter 1986 to 1988 (Preliminary Data).

Region	Third Quarter 1986	Third Quarter 1987	Percentage change 1987/1986 Variation en pourcentage	Third Quarter 1988	Percentage change 1988/1987 Variation en pourcentage	Région
	Troisième trimestre	Troisième trimestre		Troisième trimestre		
Africa(1)	352	607	72.4	-	-100.0	Afrique(1)
Asia(2)	6	-	-100.0	-	-	Asie(2)
Europe(3)	532,886	522,239	-2.0	599,464	14.8	Europe(3)
Pacific(4)	187	-	-100.0	-	-	Pacifique(4)
Southern(5)	71,803	114,956	60.1	144,903	26.1	Sud(5)
United States(6)	197,518	196,375	-0.6	312,829	59.3	États-Unis(6)
Total	802,752	834,177	3.9	1,057,196	26.7	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia, and the Canary Islands).  
(2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
(3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
(4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
(5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the United States Virgin Islands, Mexico, Central America and South America).  
(6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

Preliminary third quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 1,057,196, up 26.7% from the 1987 figure. This increase is substantial when compared with the one registered in the previous year (1986 to 1987) which was only 3.9% (from 802,752 to 834,177 passengers).

The region with the largest gain was the United States which registered an increase of 116,454 passengers (59.3%). Florida, with 47,221 additional passengers and California, with 36,192 additional passengers were the states responsible for most of this increase.

Although, the United States region is second in popularity after Europe (599,464 passengers during the third quarter 1988), its share of the total number of passengers has grown rapidly. Indeed, it went from 24.6% in 1986 to 29.6% in 1988 while the share for Europe went from 66.4% to 56.7% during the same period.

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

TABLEAU 3.1

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Troisième trimestre 1986 à 1988 (données préliminaires).

Region	Third Quarter 1986	Third Quarter 1987	Percentage change 1987/1986 Variation en pourcentage	Third Quarter 1988	Percentage change 1988/1987 Variation en pourcentage	Région
	Troisième trimestre	Troisième trimestre		Troisième trimestre		
Africa(1)	352	607	72.4	-	-100.0	Afrique(1)
Asia(2)	6	-	-100.0	-	-	Asie(2)
Europe(3)	532,886	522,239	-2.0	599,464	14.8	Europe(3)
Pacific(4)	187	-	-100.0	-	-	Pacifique(4)
Southern(5)	71,803	114,956	60.1	144,903	26.1	Sud(5)
United States(6)	197,518	196,375	-0.6	312,829	59.3	États-Unis(6)
Total	802,752	834,177	3.9	1,057,196	26.7	Total

(1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les îles Canaries).  
(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).  
(3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).  
(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, la Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes -excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine, le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).  
(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

Les statistiques préliminaires du troisième trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 26.7% (de 834,177 à 1,057,196) comparativement au nombre de 1987. Ce gain est important surtout quand on le compare au troisième trimestre 1987 qui correspondait à une augmentation de seulement 3.9% (de 802,752 à 834,177) sur la même période en 1986.

Le gain le plus important a été enregistré dans la région des États-Unis avec 116,454 passagers de plus qu'en 1987 (59.3%). La Floride avec 47,221 passagers additionnels et la Californie avec 36,192 passagers additionnels sont les états responsables de la plus grosse partie de cette augmentation.

Même si les États-Unis sont la deuxième région en terme de popularité après l'Europe (599,464 passagers durant le troisième trimestre 1988), sa part du nombre total de passagers a augmenté rapidement. Ainsi, sa part est passée de 24.6% en 1986 à 29.6% en 1988, alors que la part de l'Europe est passée de 66.4% à 56.7% durant la même période.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



TABLE 3.2

International Charter Passengers, Europe.  
Third Quarter 1986 to 1988 (Preliminary Data).

Europe	Third Quarter 1986	Third Quarter 1987	Percentage change 1987/1986 Variation en pourcentage	Third Quarter 1988	Percentage change 1988/1987 Variation en pourcentage	Europe
	Troisième trimestre	Troisième trimestre		Troisième trimestre		
Azores	16,933	16,705	-1.3	25,997	55.6	Açores
Belgium	-	-	-	459	-	Belgique
Denmark	17,333	17,440	0.6	12,874	-26.2	Danemark
Finland	2,417	2,322	-3.9	3,119	34.3	Finlande
France	102,849	127,297	23.8	171,643	34.8	France
Germany(FRG)	52,289	56,623	8.3	55,684	-1.7	Allemagne(RFA)
Germany(GDR)	30	-	-100.0	-	-	Allemagne(RDA)
Greece	-	4,823	-	2,809	-41.8	Grèce
Greenland	172	116	-32.6	101	-12.9	Groënland
Iceland	1,116	847	-24.1	1,349	59.3	Islande
Ireland	13,176	17,164	30.3	19,550	13.9	Irlande
Italy	24,229	30,548	26.1	38,697	26.7	Italie
Netherlands	17,652	24,996	41.6	33,248	33.0	Pays-Bas
Norway	3,817	332	-91.3	366	10.2	Norvège
Poland	8,536	8,884	4.1	10,974	23.5	Pologne
Portugal	12,641	19,451	53.9	17,302	-11.0	Portugal
Spain	8,858	6,840	-22.8	6,318	-7.6	Espagne
Sweden	-	-	-	144	-	Suède
United Kingdom	249,028	187,851	-24.6	198,692	5.8	Royaume-Uni
U.S.S.R.	-	-	-	138	-	U.R.S.S.
Yugoslavia	1,810	-	-100.0	-	-	Yougoslavie
Total	532,886	522,239	-2.0	599,464	14.8	Total

Preliminary third quarter 1988 data indicate that the two most popular European countries for air charter passengers were the United Kingdom with 198,692 passengers and France with 171,643 passengers. Although the latter country is still in second position, it is rapidly gaining in popularity. Its share of the total number of passengers went from 19.3 percent in 1986 to 28.6 percent in 1988 where the United Kingdom's share went from 46.7 percent to 33.1 percent during the same period.

The two countries that benefitted from the largest gains in passengers for the third quarter 1988 compared with 1987 were: France with an increase of 44,346 passengers (34.8%) and the United Kingdom with an increase of 10,841 passengers (5.8%). For France, this represents a continuation of large increases which average 32.0% since 1984. For the United Kingdom, this modest increase follows a large reduction of 61,177 passengers (-24.6%) that occurred between 1986 and 1987. This decrease was due to Wardair's decision to drop its charter flights in favour of scheduled flights.

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

TABLEAU 3.2

Passagers des vols d'affrètement internationaux,  
Europe. Troisième trimestre 1986 à 1988 (données  
préliminaires).

Les données préliminaires du troisième trimestre 1988 indiquent que les deux pays européens les plus visités par des passagers voyageant sur des vols affrétés, sont le Royaume-Uni avec 198,692 passagers et la France avec 171,643 passagers. Même si ce dernier pays est encore en deuxième position, sa popularité croît rapidement. En effet, sa part du nombre total de passagers est passée de 19.3% en 1986 à 28.6% en 1988 pendant que celle du Royaume-Uni passait 46.7% à 33.1% durant la même période.

Les gains les plus importants ont été enregistrés en France avec une augmentation de 44,346 passagers (34.8%) et au Royaume-Uni avec une augmentation de 10,841 passagers (5.8%). Pour la France, cette hausse fait partie d'une série de gains importants dont la moyenne est de 32.0% depuis 1984. Pour le Royaume-Uni, ce modeste gain fait suite à une importante réduction de 61,177 passagers (-24.6%) qui avait eu lieu entre le troisième trimestre 1987 et celui de 1986. Cette réduction était due à la décision de Wardair de laisser tomber ses vols affrétés pour les remplacer par des vols à horaire fixe.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).

## SPECIAL REVIEW:

## AIR CARRIER TRAFFIC AT CANADIAN AIRPORTS

Preliminary data indicate that over 16.1 million revenue passengers enplaned and deplaned at all Canadian airports during the second quarter of 1988, up 5.4% from the second quarter of 1987.

During the second quarter of 1988, 12.3 million passengers enplaned and deplaned on major scheduled services, 76.1% of the total traffic. Regional and local scheduled services accounted for 18.5% of the total traffic, with 3.0 million passengers enplaned and deplaned. Major charter services represented the other 5.4% recording 0.9 million passengers enplaned and deplaned.

All three types of services showed growth in traffic relative to the second quarter of 1987; major scheduled services recorded an increase of 2.4%, major charter services showed growth of 8.3% and regional and local scheduled services recorded a substantial 19.3% increase.

TABLE 4.1

Revenue Passengers Enplaned and Deplaned at Canadian Airports, by Province and Territory, by Type of Service, Second Quarter 1988 and Percentage Change over Second Quarter 1987. (Preliminary Data)

Province and Territory	Major Scheduled Services	Change %	Regional and Local Sched. Services	Change %	Major Charter Services	Change %	Total	Change %
Province et territoire	Services à horaire fixe majeurs	Variation	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Variation	Services d'affrètements majeurs	Variation	Total	Variation
NFLD-TN	197,230	-1.0	108,644	9.6	3,897	-52.7	309,771	1.0
NS-NÉ	444,505	-1.7	140,869	-0.6	11,802	24.7	597,186	-1.1
NB	146,593	-5.9	57,605	41.8	196	-35.5	204,394	3.9
PEI-IPÉ	24,908	-0.4	23,754	5.5	-	...	48,662	2.4
QUE-QUÉ	1,845,214	2.2	504,787	23.5	214,406	27.2	2,564,407	7.6
ONT	5,132,240	4.4	788,419	14.4	517,350	4.1	6,438,009	5.5
MAN	573,994	0.7	95,940	12.8	9,525	16.9	679,459	2.5
SASK	255,007	-1.9	58,703	-3.8	1,004	-38.6	314,714	-2.5
ALTA-ALB	1,640,176	3.0	223,535	11.3	41,435	16.8	1,905,146	4.2
BC-CB	1,958,926	0.3	882,262	29.5	75,194	-3.3	2,916,382	7.5
NWT-TNO	56,731	-6.0	97,310	34.8	572	-57.9	154,613	15.5
YT-TY	25,426	-2.8	7,407	129.5	222	26.1	33,055	11.8
Canada	12,300,950	2.4	2,989,245	19.3	875,603	8.3	16,165,798	5.4

As shown in Table 4.1, the provinces and territories recorded variations ranging from -2.5% for Saskatchewan to 15.5% for the Northwest Territories, with 10 provinces and territories showing growth. Nova Scotia was the only other province showing a decrease (-1.1%) in passenger traffic during the second quarter of 1988.

## REVUE SPÉCIALE:

## TRAFFIC DES TRANSPORTEURS AÉRIENS AUX AÉROPORTS CANADIENS

Les données préliminaires indiquent que plus de 16.1 millions de passagers payants ont embarqué et débarqué à tous les aéroports canadiens au cours du deuxième trimestre de 1988, une hausse de 5.4% par rapport au deuxième trimestre de 1987.

Au cours du deuxième trimestre de 1988, 12.3 millions de passagers embarqués et débarqués ont voyagé sur des services à horaire fixe majeurs, représentant 76.1% du trafic total. Les services à horaire fixe régionaux et locaux comptent pour 18.5% du trafic total, représentant 3.0 millions de passagers embarqués et débarqués. Les services d'affrètements majeurs représentent le dernier 5.4% du trafic total, ayant enregistré 0.9 million de passagers embarqués et débarqués.

Par rapport au deuxième trimestre de 1987, on observe une augmentation du trafic pour les trois types de services. Les services à horaire fixe majeurs et les services d'affrètements majeurs ont enregistré des augmentations respectives de 2.4% et 8.3%. En ce qui concerne les services à horaire fixe régionaux et locaux, ils ont enregistré une augmentation considérable de 19.3%.

TABLEAU 4.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens par province et territoire, selon le genre de service, deuxième trimestre 1988 et variation en pourcentage relativement au deuxième trimestre de 1987. (Données préliminaires).

Comme l'indique le Tableau 4.1, des variations s'échelonnent entre -2.5% en Saskatchewan et 15.5% pour les Territoires du Nord-Ouest ont été enregistrées pour les provinces et territoires. Parmi les provinces et territoires, dix au total ont enregistré des augmentations. La Nouvelle-Écosse fut la seule autre province à enregistrer une baisse (-1.1%) dans le trafic de passagers au cours du deuxième trimestre de 1988.



The large increase for the Northwest Territories reflects the growth in regional and local scheduled services offered by carriers operating in the North.

Ontario accounted for 39.8% of the total traffic enplaned and deplaned, with 6.4 million passengers. British Columbia, with 2.9 million passengers enplaned and deplaned, contributed 18.0% of the total. The dominance of Ontario was apparent in both major scheduled services and major charter services; however, the regional and local scheduled services were more visible in British Columbia.

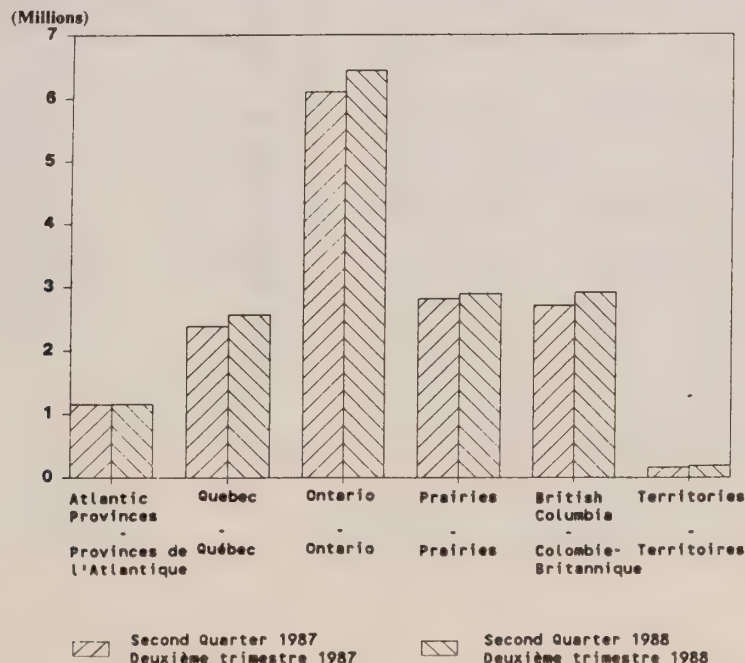
Table 4.1 highlights the fact that despite the overall increase in traffic during the second quarter of 1988, over half the provinces and territories showed decreases in traffic carried on major scheduled services relative to the second quarter of 1987. Variations in traffic carried on major scheduled services ranged from -6.0% for the Northwest Territories to 4.4% for Ontario.

The decreases in traffic carried on major scheduled services are concentrated in the Atlantic provinces and the northern territories which showed decreases of -2.3% and -5.0%, respectively. In both cases, Figure 4.1 which displays the enplaned and deplaned passengers by region, shows that the traffic increases for regional and local scheduled services offset the declines in traffic carried on major scheduled services.

Major charter services showed their largest growth in Quebec, mainly at Mirabel International. The increase reflects new charter services to Paris, Acapulco and Fort Lauderdale offered by Air Transat.

Figure 4.1

Revenue Passengers Enplaned and Deplaned, by Region



La forte augmentation enregistrée pour les Territoires du Nord-Ouest résulte de la croissance des services à horaire fixe régionaux et locaux offerts par les transporteurs opérant dans le Nord.

L'Ontario compte pour 39.8% ou 6.4 millions du total des passagers embarqués et débarqués. La Colombie-Britannique avec ses 2.9 millions de passagers contribue à un taux de 18.0% au total des passagers. L'Ontario domine au niveau des services majeurs à horaire fixe et des services d'affrètements majeurs, alors que les services à horaire fixe régionaux et locaux sont plus visibles en Colombie-Britannique.

Le Tableau 4.1 souligne le fait que malgré l'augmentation générale du trafic enregistrée au cours du deuxième trimestre de 1988, des diminutions de trafic de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs furent enregistrées pour plus de la moitié des provinces et territoires par rapport au deuxième trimestre de 1987. Les variations de trafic voyageant sur des services à horaire fixe majeurs s'échelonnent de -6.0% pour les Territoires du Nord-Ouest à 4.4% pour l'Ontario.

Les diminutions de trafic voyageant sur des services à horaire fixe majeurs se concentrent dans les provinces de l'Atlantique et les territoires du nord où des diminutions respectives de -2.3% et -5.0% furent enregistrées. Dans les deux cas, la Figure 4.1 qui illustre les passagers embarqués et débarqués par région, montre que les augmentations de trafic pour les services à horaire fixe régionaux et locaux ont compensé pour les baisses de trafic voyageant sur des services à horaire fixe majeurs.

La plus forte augmentation des services d'affrètements majeurs fut observée au Québec, particulièrement à l'aéroport international de Mirabel. Les augmentations sont le résultat des nouveaux services d'affrètements offerts par Air Transat vers Paris, Acapulco et Fort Lauderdale.

Figure 4.1

Passagers payants embarqués et débarqués, par région.



TABLE 4.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, Second Quarter 1988. (Preliminary Data).

TABLEAU 4.2

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, deuxième trimestre 1988. (Données préliminaires).

Rank Rang	Airport Aéroports	Second Quarter 1987 Deuxième trimestre	Second Quarter 1988 Deuxième trimestre	% Change Second Quarter 1988/1987 Variation en % Deuxième trimestre
1	Lester B. Pearson Int'l ONT	4,742,680	5,007,649	5.6
2	Vancouver International BC-CB	1,979,397	2,135,388	7.9
3	Montréal International (Dorval) QUE-QUE	1,556,111	1,635,104	5.1
4	Calgary International ALTA-ALB	1,016,665	1,078,454	6.1
5	Ottawa International ONT	655,411	709,949	8.3
6	Winnipeg International MAN	574,583	590,247	2.7
7	Halifax International NS-NÉ	553,268	575,631	4.0
8	Mirabel International QUE-QUE	444,932	495,117	11.3
9	Edmonton International ALTA-ALB	491,494	492,593	0.2
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	214,743	233,406	8.7
11	Québec QUE-QUE	167,866	187,240	11.5
12	Victoria International BC-CB	175,006	186,205	6.4
13	St. John's NFLD-TN	173,573	172,123	-0.8
14	Saskatoon SASK	156,132	152,884	-2.1
15	Thunder Bay ONT	141,121	152,136	7.8
16	Regina SASK	155,032	151,849	-2.1
17	Kelowna BC-CB	94,592	91,007	-3.8
18	Toronto Island ONT	100,752	86,261	-14.4
19	Windsor ONT	71,556	79,184	10.7
20	Moncton NB	63,963	71,419	11.7
21	Saint John NB	60,877	64,951	6.7
22	London ONT	68,206	64,401	-6.0
23	Prince George BC-CB	55,080	63,125	14.6
24	Sudbury ONT	58,068	62,056	6.9
25	Sault Ste. Marie ONT	56,191	57,738	2.8
26	Fredericton NB	52,225	50,617	-3.1
27	Timmins ONT	46,597	50,305	8.0
28	Charlottetown PEI-IPÉ	47,510	48,662	2.4
29	Yellowknife NWT-TNO	41,397	48,372	16.8
30	Deer Lake NFLD-TN	37,842	43,696	15.5
31	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	32,711	40,572	24.0
32	Victoria Inner Harbour BC-CB	32,206	39,869	23.8
33	Prince Rupert BC-CB	31,001	35,338	14.0
34	Sept-Iles QUE-QUE	31,801	35,187	10.6
35	Nanaimo BC-CB	21,641	33,486	54.7
36	Kamloops BC-CB	37,520	32,903	-12.3
37	Fort St. John BC-CB	30,450	30,847	1.3
38	Rouyn QUE-QUE	23,166	29,729	28.3
39	Gander International NFLD-TN	30,491	29,691	-2.6
40	Whitehorse YT-TY	25,960	29,041	11.9
41	Saguenay QUE-QUE	21,895	28,369	29.6
42	Thompson MAN	26,011	27,730	6.6
43	Val D'Or QUE-QUE	27,470	27,111	-1.3
44	North Bay ONT	26,944	26,803	-0.5
45	Lethbridge ALTA-ALB	27,608	26,135	-5.3
46	Grande Prairie ALTA-ALB	28,463	25,312	-11.1
47	Campbell River BC-CB	19,319	24,786	28.3
48	Castlegar BC-CB	23,513	24,517	4.3
49	Fort McMurray ALTA-ALB	21,921	22,041	0.5
50	Hamilton-Civic ONT	4,021	21,264	428.8
Total of Top 50 Airports/ Ensemble des 50 principaux aéroports		14,576,982	15,428,200	5.8
Total Canada		15,331,943	16,165,798	5.4

The top 50 airports represented 95.4% of the revenue passengers enplaned and deplaned on major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services at the Canadian airports recording these activities during the second quarter of 1988. These services are operated by Canadian and foreign carriers.

The top 50 airports recorded considerable fluctuations in revenue passenger traffic enplaned and deplaned during the second quarter of 1988 relative to the second quarter of 1987; variations ranged from -14.4% at Toronto Island to 428.8% at Hamilton-Civic.

The 428.8% increase at Hamilton-Civic reflects the introduction of:

- o a scheduled service between Hamilton and New York by Pan Am Express on April 5, 1988;

- o a scheduled service between Hamilton and Pittsburgh by Chautauqua Airlines in the first quarter of 1988; and

- o a scheduled service between Hamilton and London, England by Nationair on May 1, 1988.

Other airports which recorded large increases (indicated in brackets) in total traffic during the second quarter of 1988 relative to the second quarter of 1987 were:

- o Nanaimo, B.C. (54.7%)
- o Saguenay, QUE. (29.6%)
- o Rouyn, QUE. (28.3%).
- o Campbell River, B.C. (28.3%)
- o Vancouver-Seaplane Base, B.C. (24.0%)
- o Victoria-Inner Harbour, B.C. (23.8%).

During the second quarter of 1988, the market shares for the regional and local scheduled services were 100% at the above airports, except for Rouyn (46.8%).

The increases at Nanaimo, Campbell River, Vancouver-Seaplane Base and Victoria Inner Harbour are largely due to new scheduled services offered during second quarter of 1988 as well as large traffic increases registered for some carriers serving these airports mainly, Time Air and Helijet Airways.

The increase at Saguenay reflects new scheduled services offered by Air Alliance, whereas at Rouyn, the increase is largely due to additional regional and local scheduled services offered by Quebecair.

Lethbridge also recorded a 100% market share for regional and local scheduled services during the second quarter of 1988.

Lester B. Pearson International accounted for 31.0% of the total traffic enplaned and deplaned in Canada during the second quarter of 1988, hardly any change from the same quarter of 1987.

Data for airports not appearing in Table 4.2 are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Les 50 principaux aéroports canadiens se sont partagés 95.4% de tous les passagers payants embarqués et débarqués, durant le deuxième trimestre 1988, utilisant les services à horaire fixe majeurs, les services à horaire fixe régionaux et locaux et les services d'affrètements majeurs. Ces services sont exploités par les transporteurs canadiens et étrangers.

Les 50 principaux aéroports ont enregistré de grandes fluctuations dans le nombre de passagers payants embarqués et débarqués durant le deuxième trimestre 1988 comparativement au deuxième trimestre 1987. Ces fluctuations vont de -14.4% pour l'île de Toronto à 428.8% pour Hamilton-Civic.

L'augmentation de 428.8% enregistrée à Hamilton-Civic est due principalement à :

- o Pan Am Express qui a commencé à offrir un vol à horaire fixe entre Hamilton et New York le 5 avril 1988;

- o Chautauqua Airlines qui a commencé à offrir un service à horaire fixe entre Hamilton et Pittsburg durant le premier trimestre 1988; et

- o Nationair qui a commencé à offrir un service à horaire fixe entre Hamilton et Londres, Angleterre le 1er mai 1988.

Après Hamilton-Civic, les six aéroports ayant eu les plus grosses augmentations de trafic total (entre parenthèses) durant le deuxième trimestre 1988 comparativement au deuxième trimestre 1987, étaient:

- o Nanaimo, C.-B. (54.7%),
- o Saguenay, QUÉ. (29.6%),
- o Rouyn, QUÉ. (28.3%),
- o Campbell River, C.-B. (28.3%),
- o Vancouver-Seaplane Base, C.-B. (24.0%) et
- o Victoria-Inner Harbour, C.-B. (23.8%).

Au cours du deuxième trimestre 1988, la part marché pour les services à horaire fixe régionaux et locaux aux aéroports ci-dessus était de 100% sauf à Rouyn (46.8%).

De nouveaux services à horaire fixe ainsi que de fortes augmentations due au trafic pour certains transporteurs tels que Time Air et Helijet Airways sont principalement responsables des augmentations à Nanaimo, Campbell River, Vancouver-Seaplane Base et Victoria Inner Harbour au cours de deuxième trimestre 1988.

Au Saguenay, l'augmentation reflète l'existence de nouveaux services à horaire fixe offerts par Air Alliance tandis qu'à Rouyn, l'augmentation est largement due à des services additionnels régionaux et locaux offerts par Québecair.

L'aéroport de Lethbridge est un autre exemple d'un aéroport qui est desservi uniquement par des vols à horaire fixe régionaux et locaux.

L'aéroport Lester B. Pearson International s'est octroyé 31.0% de tous les passagers payants embarqués et débarqués au Canada durant le deuxième trimestre 1988. Cette part du marché reste à peu près inchangée comparé à la même période en 1987.

Les données concernant les aéroports n'apparaissant pas dans le Tableau 4.2 sont disponibles en contactant Mme C. Mamay (819-997-1989).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

May 1989

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Mai 1989

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Vol. 21 , No. 6

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary financial data reported by Level I air carriers for the first three months of 1989 show an operating loss of \$83.4 million compared to an operating loss of \$14.8 million for the same period in 1988.
- o In February 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 8.6% from February of 1988.
- o The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,778,290 during the third quarter of 1988, up 21.2% compared to the third quarter of 1987.
- o Preliminary second quarter 1988 data show an increase of 12.4% in the volume of cargo enplaned and deplaned on major scheduled services over the same period in 1987.

## SPECIAL REVIEW:

### Air Carrier Traffic at Canadian Airports

This special review focuses on the third quarter 1988 enplaned and deplaned passenger traffic at Canadian Airports for Canadian and foreign airlines' major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services.

- o Preliminary data indicate that the number of enplaned and deplaned revenue passengers at Canadian airports reached 18.4 million during the third quarter of 1988, up 10.8% relative to the previous year.

Postal Address: Ottawa, Canada K1A 0N9

Issued in June 1989.

Vol. 21, N° 6

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les finances déclarées par les transporteurs aériens de niveau I pour les trois premiers mois de 1989 indiquent une perte d'exploitation de 83.4 millions de dollars comparativement à une perte d'exploitation de 14.8 millions de dollars pour la même période en 1988.
- o Au cours du mois de février 1989, le nombre total de mouvements enregistrés aux aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada a augmenté de 8.6% par rapport au mois de février 1988.
- o Au cours du troisième trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe (trafic intérieur) se chiffrait à 3,778,290, une hausse de 21.2% par rapport au troisième trimestre de 1987.
- o Les données préliminaires du deuxième trimestre 1988 relativement au volume de marchandises embarquées et débarquées, voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, montrent une augmentation de 12.4% comparées à la même période en 1987.

## REVUE SPÉCIALE:

### Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens

Cette revue spéciale se concentre sur le trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens au troisième trimestre 1988 pour les services à horaire fixe majeurs, les services à horaire fixe régionaux et locaux et les services d'affrètements majeurs opérés par les transporteurs aériens canadiens et étrangers.

- o Les données préliminaires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens a atteint 18.4 millions au cours du troisième trimestre 1988; une hausse de 10.8% comparativement à l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin 1989.



TABLE 1.

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, March 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, mars 1989 (Données préliminaires).

	March 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	
	Mars	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
OPERATIONAL STATISTICS	'000	%	'000	%	STATISTIQUES DES OPERATIONS
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,223	-15.4	3,402	-12.2	- Intérieur
- International	542	12.9	1,409	7.9	- International
- Total	1,765	-8.4	4,811	-7.1	- Total
Passengers - Charter	334	-16.3	940	-17.0	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	2,099	-9.7	5,751	-8.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 784 329	-7.8	4 872 805	-5.9	unitaires - Intérieur
- International	1 970 517	16.9	5 376 195	14.5	- International
- Total	3 754 847	3.7	10 249 001	3.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	898 673	-19.2	2 640 951	-17.2	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 653 521	-1.7	12 889 952	-1.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	5 510 343	13.4	15 859 100	13.0	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	1 105 271	-18.6	3 247 305	-18.0	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 615 615	6.4	19 106 405	6.2	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage-
Unit Toll %	68.1	...	64.6	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage-
Charter %	81.3	...	81.3	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage-
Total %	70.3	...	67.5	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	116 227	9.6	305 692	8.6	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	4 578	-14.1	11 913	-28.2	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	120 806	8.4	317 605	6.5	chandises - Total
Hours Flown	64	10.3	186	6.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	328 457	5.9	944 421	4.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

As of January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A partir de janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair.

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, January, February, March, 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Statistiques(1) mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, Janvier, Février, Mars, 1989 (Données préliminaires).

	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to- Date	Change Year-to-Date	
	1989 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1989 Année à ce jour	Variation année à ce jour	
<b>FINANCIAL STATISTICS</b>	<b>\$'000</b>		<b>\$'000</b>		<b>STATISTIQUES FINANCIERES</b>
<b>January</b>					<b>Janvier</b>
Operating Revenues - Unit toll	345,620	4.2	345,620	4.2	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	40,523	-12.9	40,523	-12.9	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	406,411	4.1	406,411	4.1	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	443,316	11.9	443,316	11.9	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	19,251	6.4	19,251	6.4	Total des frais d'intérêt
<b>February</b>					<b>Février</b>
Operating Revenues - Unit toll	331,756	2.1	677,376	3.2	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	37,297	-27.8	77,819	-20.8	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	392,533	-0.3	798,944	1.9	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	427,048	3.6	870,364	7.7	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	17,684	24.1	36,935	14.2	Total des frais d'intérêt
<b>March</b>					<b>Mars</b>
Operating Revenues - Unit toll	393,041	3.8	1,070,417	3.4	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	39,213	-27.0	116,996	-23.0	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	456,417	1.6	1,255,795	1.8	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	468,812	6.6	1,339,176	7.3	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	18,294	9.7	55,228	12.7	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines will now be published after the end of each quarter, rather than every month. This change occurred as a result of changes in the reporting procedures by the participating carriers, commencing January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens seront maintenant publiées à la fin de chaque trimestre plutôt qu'à chaque mois. Cette modification résulte des changements apportés dans les procédures de déclaration des transporteurs participants commençant janvier 1989.



A year-to-date comparison of the Level I figures for March 1989 over March 1988 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 3.8%. Domestic unit toll passenger-kilometres decreased by 5.9% while international unit toll passenger-kilometres were up by 14.5%. A similar year-to-date comparison of charter data shows that passenger-kilometres decreased by 17.2% for the same time period.

Une comparaison des chiffres pour les trois premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 3.8%. Les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont diminué de 5.9% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 14.5%. Une comparaison semblable des données pour les services d'affrètements démontre que les passagers-kilomètres ont diminué de 17.2% au cours de la même période.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of March and December, 1988.

La Figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La Figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de mars et décembre, 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating loss of \$83.4 million as of March 1989. For the same period of 1988, the carriers had recorded a \$14.8 million operating loss.

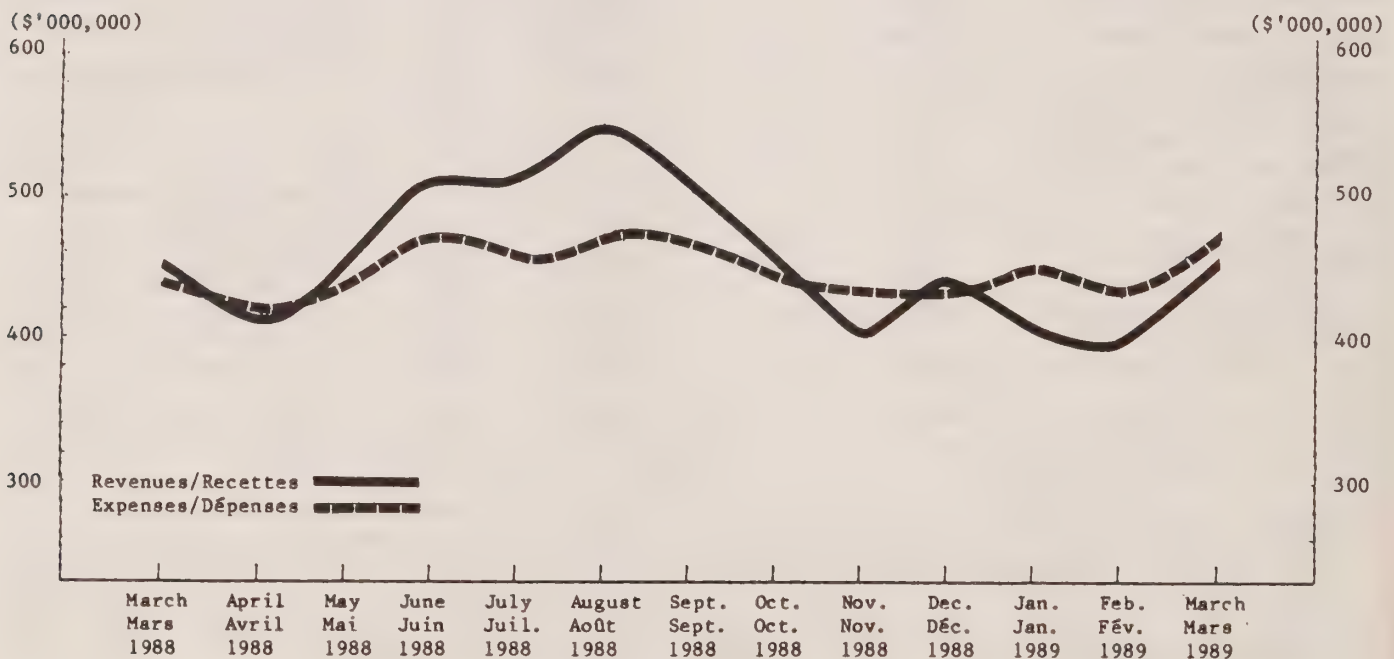
Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 83.4 millions de dollars pour les trois premiers mois de 1989. Pour la même période en 1988, ces transporteurs avaient enregistré une perte d'exploitation de 14.8 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from March 1988 to March 1989.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de mars 1988 à mars 1989.



For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. February 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1989	% Change February 1989/1988 Variation en % Février	Year-to-date 1989 Cumulatif	% Change Year-to-date 1989/1988 Variation en % Cumulatif
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février			
1	Lester B Pearson International ONT	26,879	2.1	56,659	6.5
2	Vancouver International BC-CB	22,439	-1.8	46,182	3.4
3	Montréal International QUE-QUÉ	17,331	22.6	34,735	23.2
4	Calgary International ALTA-ALB	15,833	-8.9	32,628	-2.4
5	Ottawa International ONT	15,314	23.2	29,214	18.9
6	Boundary Bay BC-CB	13,713	18.4	24,327	6.0
7	Abbotsford BC-CB	12,897	3.2	23,908	-2.1
8	Victoria International BC-CB	12,568	0.4	26,339	0.9
9	Toronto/Buttonville ONT	12,197	46.9	22,696	15.1
10	Winnipeg International MAN	11,367	1.5	23,250	4.7
11	St. Hubert QUE-QUÉ	11,198	51.6	20,561	29.7
12	Pitt Meadows BC-CB	10,113	27.2	16,575	2.7
13	Springbank ALTA-ALB	10,006	89.1	18,173	51.3
14	Edmonton Municipal ALTA-ALB	9,020	3.6	17,767	5.0
15	St. Andrews MAN	8,680	28.8	17,924	31.5
16	North Bay ONT	8,532	49.2	15,850	41.5
17	Halifax International NS-NÉ	8,426	25.9	16,885	25.5
18	London ONT	8,422	19.8	17,278	11.7
19	Quebec QUE-QUÉ	8,129	30.6	15,811	27.9
20	Saskatoon SASK	7,953	-22.7	16,785	-7.5
21	Langley BC-CB	7,915	-16.0	15,868	-22.3
22	Thunder Bay ONT	7,747	-11.3	17,240	7.8
23	Sudbury ONT	7,593	67.9	14,471	41.0
24	Hamilton City ONT	7,590	-17.2	15,539	-19.6
25	Edmonton International ALTA-ALB	7,007	16.2	13,610	1.7
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		288,949	11.5	570,275	8.8
Total - Transport Canada Towers (60)/		409,955	8.6	805,177	6.0
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In February 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 8.6% from February of 1988. Itinerant movements increased by 5.0% to 254,029 while local movements increased by 22.5% to 102,866 when compared to the same month last year.

In the first two months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 6.0% over the same period last year. Itinerant movements are up 6.0% to 510,075 while local movements have increased by 5.9% over the first two months of 1988 to 295,102.

The largest percentage increase in February was 89.1% at Springbank, Alberta. The largest decrease was -36.5% at Toronto Island airport.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Février 1989 (données préliminaires).

Au cours du mois de février 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 8.6% par rapport au mois de février 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 254,029, soit une hausse de 5.0% par rapport au mois de février 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 22.5% pour atteindre 102,866.

Au cours des deux premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 6.0% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 510,075 soit une hausse de 6.0% par rapport aux deux premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 5.9% pour s'établir à 295,102.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Springbank, Alberta, soit une hausse de 89.1%. La plus grande diminution a été enregistrée à Toronto Island, soit une baisse de -36.5%.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1988. Preliminary Data.

Rank	City-Pair	Third Quarter 1987	Third Quarter 1988	Jan.-Sept. 1987	Jan.-Sept. 1988	% Change Jan.-Sept. 1988/1987
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation en % Jan.-sept.
1	Montréal - Toronto	299,110	338,090	939,020	1,026,170	9.3
2	Toronto - Vancouver	218,700	254,450	515,390	634,850	23.2
3	Ottawa - Toronto	147,340	175,180	511,210	575,090	12.5
4	Calgary - Toronto	162,870	168,340	375,660	419,420	11.7
5	Toronto - Winnipeg	100,500	122,480	269,970	307,000	13.7
6	Calgary - Vancouver	101,530	121,560	298,890	329,030	10.1
7	Edmonton - Toronto	105,710	117,880	246,060	280,220	13.9
8	Halifax - Toronto	88,220	98,140	235,290	252,010	7.1
9	Edmonton - Vancouver	83,190	96,040	242,840	263,200	8.4
10	Calgary - Edmonton	68,890	69,060	243,780	211,490	-13.2
11	Montréal - Vancouver	47,240	59,670	124,890	147,480	18.1
12	Thunder Bay - Toronto	45,270	51,840	141,210	154,880	9.7
13	Vancouver - Winnipeg	43,930	50,180	120,420	128,720	6.9
14	Vancouver - Victoria	7,090	48,850	18,470	143,680	677.9
15	St. John's - Toronto	44,070	48,620	99,240	104,450	5.2
16	Ottawa - Vancouver	30,860	41,690	85,990	107,030	24.5
17	Calgary - Montréal	29,880	39,080	75,980	90,800	19.5
18	Kelowna - Vancouver	25,110	38,930	93,440	113,730	21.7
19	Halifax - Montréal	33,810	37,220	97,560	109,710	12.5
20	Prince George - Vancouver	19,250	33,810	73,280	95,360	30.1
21	Calgary - Winnipeg	27,180	33,680	87,630	96,850	10.5
22	Halifax - Ottawa	26,180	30,760	78,900	87,140	10.4
23	Québec - Toronto	25,870	28,840	79,800	83,910	5.2
24	Regina - Toronto	26,660	27,590	69,050	72,150	4.5
25	Saskatoon - Toronto	23,110	27,060	63,860	68,460	7.2
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,831,570	2,159,040	5,187,830	5,902,830	13.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,116,470	3,778,290	8,948,450	10,398,630	16.2

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,778,290 during the third quarter of 1988, up 21.2% compared to the third quarter of 1987.

This increase is in part due to the addition on January 1, 1988 of two new carriers to this survey, AirBC and Time Air who prior to this date were reporting similar information but on the System Passenger O&D survey.

These changes in the participating carriers partly explain certain large variations in traffic noticeably in the Prince George-Vancouver market and the Vancouver-Victoria market which recorded increases of 30.1% and 677.9% respectively.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Troisième trimestre 1988. Données préliminaires.

Au cours du troisième trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe (trafic intérieur) se chiffrait à 3,778,290, une hausse de 21.2% par rapport au troisième trimestre de 1987.

Cette augmentation est en partie due à la participation, en date du 1er janvier 1988, de deux nouveaux transporteurs à cette enquête soit AirBC et Time Air. Avant 1988, ces transporteurs déclaraient des informations semblables dans l'enquête sur le Relevé de l'origine et de la destination des passagers sur le réseau.

Ces changements dans la participation des transporteurs expliquent en partie certaines variations importantes dans le trafic intérieur telles que notées pour les marchés Prince George-Vancouver (30.1%) et Vancouver-Victoria (677.9%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Second Quarter 1988 (Preliminary Data).

Rank Rang	Airports Aéroports	Second Quarter 1987 Deuxième trimestre	Second Quarter 1988 Deuxième trimestre	% Change Second Quarter 1988/1987 Variation en % Deuxième trimestre
		('000 kg)	('000 kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	56 260	64 729	15.1
2	Vancouver International BC-CB	22 263	24 688	10.9
3	Mirabel International QUE-QUÉ	17 529	21 710	23.9
4	Montréal International QUE-QUÉ	6 961	7 652	9.9
5	Calgary International ALTA-ALB	6 265	7 406	18.2
6	Halifax International NS-NÉ	5 671	5 966	5.2
7	Edmonton International ALTA-ALB	6 483	5 960	-8.1
8	Winnipeg International MAN	2 997	3 224	7.6
9	St. John's Nfld-TN	2 175	2 141	-1.6
10	Ottawa International ONT	1 251	1 556	24.4
11	Goose Bay Nfld-TN	936	940	0.4
12	Yellowknife NWT-TNO	431	701	62.6
13	Iqaluit NWT-TNO	773	661	-14.5
14	Edmonton Municipal ALTA-ALB	315	360	14.3
15	Regina SASK	283	350	23.7
16	Moncton NB	323	327	1.2
17	Kuujuaq QUE-QUÉ	383	325	-15.1
18	Resolute Bay NWT-TNO	388	322	-17.0
19	Saskatoon SASK	325	308	-5.2
20	Charlottetown PEI-IPE	274	305	11.3
21	Thunder Bay ONT	277	285	2.9
22	Saint John NB	294	284	-3.4
23	Norman Wells NWT-TNO	276	282	2.2
24	Whitehorse YT-TY	245	243	-0.8
25	Sandspit BC-CB	242	238	-1.7
26	Québec QUE-QUÉ	215	199	-7.4
27	Inuvik NWT-TNO	248	191	-23.0
28	Fort St. John BC-CB	314	184	-41.4
29	Nanisivik NWT-TNO	190	171	-10.0
30	Cambridge Bay NWT-TNO	21	165	685.7
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 principaux aéroports		134 608	151 871	12.8
Total Canada		137 422	154 394	12.4

Overall, the volume of cargo enplaned and deplaned during the second quarter of 1988 increased by 12.4% (17.0 million kg) over the same period in 1987. The top three airports, Lester B. Pearson, Vancouver and Mirabel, accounted for 88.8% (15.1 million kg) of this net increase (Lester B. Pearson alone handled 49.9% of the net increase).

Increases at Mirabel and Calgary were much higher than the national average at 23.8% and 18.2% respectively, while cargo traffic at Edmonton International decreased by 8.1% over the same period.

Two northern points, Yellowknife and Cambridge Bay, displayed exceptionally large percentage increases (62.6% and 685.7% respectively).

For further information, please contact Mr. Rolf Hakka (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - deuxième trimestre, 1988 (Données préliminaires).

Au total, le volume de marchandises embarquées et débarquées au cours du deuxième trimestre de 1988 a augmenté de 12.4% (17.0 millions de kg) par rapport à la même période en 1987. Les trois principaux aéroports, Lester B. Pearson, Vancouver et Mirabel ont représenté 88.8% (15.1 millions de kg.) de cette augmentation nette (l'aéroport Lester B. Pearson représentant à lui seul 49.9% de cette hausse nette).

Les augmentations aux aéroports de Mirabel et Calgary ont dépassé largement la moyenne nationale avec des hausses respectives de 23.8% et 18.2%, alors que le trafic de marchandises à l'aéroport international d'Edmonton a diminué de 8.1% par rapport à la même période.

Des hausses en pourcentage exceptionnellement importantes furent observées à deux aéroports du Nord canadien, soit à Yellowknife (62.6%) et à Cambridge Bay (685.7%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

**SPECIAL REVIEW:  
AIR CARRIER TRAFFIC AT CANADIAN AIRPORTS**

Preliminary data indicate that the number of enplaned and deplaned revenue passengers at Canadian airports reached 18.4 million during the third quarter of 1988, up 10.8% relative to the previous year. This brings the nine month total for 1988 to 50.8 million, up 9.8% from the same period of 1987.

- o During the third quarter of 1988, regional and local scheduled services recorded the largest growth (31.0%) of the three types of services analysed and showed an increase of 2.9 percentage points in their market share.
- o Major charter services also recorded growth (15.6%) in traffic enplaned and deplaned in the third quarter of 1988 compared to 1987. The market share for major charter services showed an increase of 0.2 percentage points.
- o Despite the 6.4% growth in the passenger traffic enplaned and deplaned on major scheduled services for the third quarter of 1988 relative to the previous year, the market share dropped by 3.1 percentage points.

**REVUE SPÉCIALE:  
TRAFFIC DES TRANSPORTEURS AÉRIENS AUX AÉROPORTS  
CANADIENS**

Les données préliminaires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens atteignait 18.4 millions au cours du troisième trimestre 1988, une hausse de 10.8% comparativement à l'année précédente. Le total pour les neuf premiers mois de 1988 se chiffre à 50.8 millions, une hausse de 9.8% par rapport à la même période en 1987.

- o Au cours du troisième trimestre de 1988, les services à horaire fixe régionaux et locaux enregistraient la croissance la plus importante (31.0%) parmi les trois types de services analysés et montraient une augmentation de 2.9 points de pourcentage de leur part du marché.
- o Les services d'affrètement majeurs enregistraient aussi une hausse (15.6%) du trafic embarqué et débarqué au troisième trimestre de 1988 comparativement à 1987. La part du marché pour les services d'affrètement majeurs augmentait de 0.2 points de pourcentage.
- o Malgré la hausse de 6.4% des passagers embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe majeurs pour le troisième trimestre de 1988 relativement à l'année précédente, la part du marché diminuait de 3.1 points de pourcentage.

Figure 6.1

Percentage Share of Enplaned and Deplaned Revenue Passengers for each Type of Service, by Region, Third Quarter 1988.

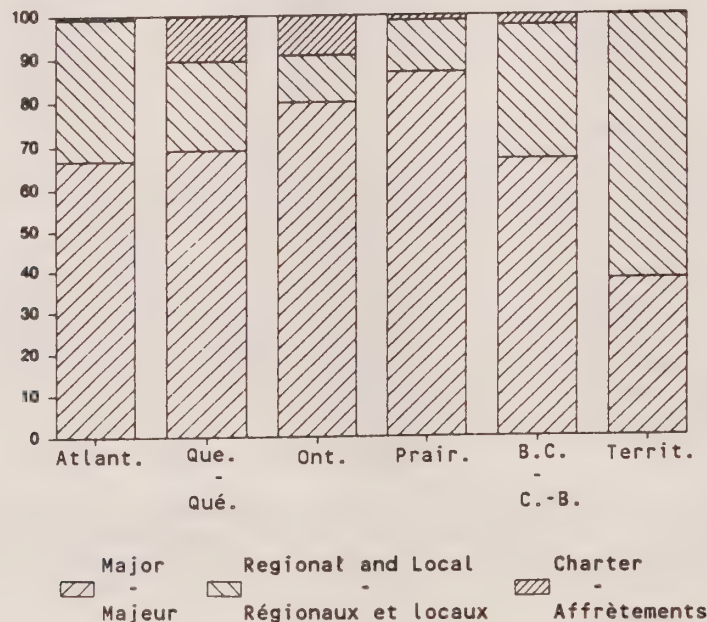


Figure 6.1

Part en pourcentage des passagers payants, embarqués et débarqués, selon le genre de service, par région, troisième trimestre 1988

- o As shown in Figure 6.1, the percentage of passengers carried on major scheduled services is predominant in all regions except the Territories during the third quarter of 1988.

- o Comme démontré à la Figure 6.1, le pourcentage des passagers transportés sur des services à horaire fixe majeurs est prédominant dans toutes les régions à l'exception des territoires au cours du troisième trimestre de 1988.



o Compared to the third quarter of 1987, the market shares of regional and local scheduled services for British Columbia, Quebec, the Atlantic Provinces and the Territories have shown noticeable increases at the expense of the major scheduled services.

o The largest gain in market share of regional and local scheduled services was observed in the Territories where it increased from 49.5% in the third quarter of 1987 to 62.0% in the third quarter of 1988.

o Comparativement au troisième trimestre de 1987, la part du marché des services à horaire fixe régionaux et locaux pour la Colombie-Britannique, le Québec, les provinces de l'Atlantique et les territoires s'accroissait remarquablement au détriment des services à horaire fixe majeurs.

o Au niveau des services à horaire fixe régionaux et locaux, les territoires ont enregistré la plus forte augmentation de leur part du marché, passant de 49.5% au troisième trimestre de 1987 à 62.0% au troisième trimestre de 1988.

TABLE 6.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Province and Territory, by Type of Service, Third Quarter 1988 and Percentage Change over Third Quarter 1987. (Preliminary Data).

Province and Territory	Major Scheduled Services	Change %	Regional and Local Sched. Services	Change %	Major Charter Services	Change %	Total	Change %
Province et territoire	Services à horaire fixe majeurs	Variation	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Variation	Services d'affrètements majeurs	Variation	Total	Variation
NFLD-TN	243,793	5.7	132,943	27.5	6,043	1.9	382,779	12.3
NS-NÉ	536,855	3.7	213,984	26.6	5,002	11.6	755,841	9.3
NB	138,964	-12.3	80,039	89.5	53	-93.1	219,056	8.8
PEI-IPÉ	35,092	-5.9	36,996	47.5	255	...	72,343	16.0
QUE-QUÉ	2,004,122	2.2	591,715	42.6	301,835	44.7	2,897,672	12.1
ONT	5,599,170	8.5	755,168	9.7	638,422	13.3	6,992,760	8.8
MAN	660,945	9.5	103,016	20.4	2,602	-58.3	766,563	10.3
SASK	291,628	11.2	58,174	1.5	174	-81.4	349,976	9.2
ALTA-ALB	1,947,419	9.6	239,939	23.5	37,502	-0.6	2,224,860	10.7
BC-CB	2,356,774	4.3	1,080,108	48.4	84,163	-17.5	3,521,045	14.0
NWT-TNO	61,561	-5.8	129,051	32.6	211	-31.5	190,823	17.1
YT-TY	29,661	-18.7	20,294	496.2	-	-100.0	49,955	23.0
Canada	13,905,984	6.4	3,441,427	31.0	1,076,262	15.6	18,423,673	10.8

## SYMBOLS

- nil or zero.

... figures not appropriate or not applicable.

o As shown in Table 6.1, all the provinces and territories recorded growth. The increases ranged from 8.8% for New Brunswick and Ontario to 23.0% for the Yukon Territory.

o Large traffic increases for AirBC and Quebecair, as well as the expansion of their network contributed significantly to the large variations in percentage terms observed for the Yukon Territory (496.2%), New Brunswick (89.5%) and British Columbia (48.4%).

o The net increase of 15.6% (144,970 passengers) in the major charter services is mainly attributable to increases in the provinces of Quebec (93,265 passengers) and Ontario (74,785 passengers).

TABLEAU 6.1

Passagers payants embarqués et débarqués par province et territoire, selon le genre de service, troisième trimestre 1988 et variation en pourcentage relativement au troisième trimestre de 1987. (Données préliminaires).

## SIGNES CONVENTIONNELS

- néant ou zéro.

... n'ayant pas lieu de figurer.

o Tel qu'indiqué au tableau 6.1, toutes les provinces et territoires ont enregistré des augmentations. Les hausses s'échelonnent entre 8.8% pour le Nouveau-Brunswick et l'Ontario et 23.0% pour le territoire du Yukon.

o Des augmentations importantes du trafic d'AirBC et de Québecair ainsi que l'expansion de leur réseau ont contribué largement aux variations importantes en pourcentage observées pour le territoire du Yukon (496.2%), le Nouveau-Brunswick (89.5%) et la Colombie Britannique (48.4%).

o L'augmentation nette de 15.6% (144,970 passagers) enregistrée par les services d'affrètement majeurs est principalement attribuable aux provinces de Québec (gain de 93,265 passagers) et de l'Ontario (gain de 74,785 passagers).



TABLE 6.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, Third Quarter 1988. (Preliminary Data).

TABLEAU 6.2

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, troisième trimestre 1988. (Données préliminaires).

Rank Rang	Airport Aéroports	Third Quarter 1987 Troisième trimestre	Third Quarter 1988 Troisième trimestre	% Change Third Quarter 1988/1987 Variation en % Troisième trimestre
1	Lester B. Pearson Int'l ONT	5,129,355	5,642,774	10.0
2	Vancouver International BC-CB	2,335,675	2,624,956	12.4
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,575,933	1,746,594	10.8
4	Calgary International ALTA-ALB	1,166,989	1,306,195	11.9
5	Halifax International NS-NÉ	629,692	688,781	9.4
6	Mirabel International QUE-QUÉ	620,920	682,537	9.9
7	Ottawa International ONT	598,838	681,373	13.8
8	Winnipeg International MAN	604,226	677,068	12.1
9	Edmonton International ALTA-ALB	552,479	591,734	7.1
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	194,415	229,782	18.2
11	St. John's NFLD-TN	195,530	215,952	10.4
12	Victoria International BC-CB	176,384	200,890	13.9
13	Québec QUE-QUÉ	161,781	188,579	16.6
14	Regina SASK	155,209	171,340	10.4
15	Saskatoon SASK	153,585	167,597	9.1
16	Thunder Bay ONT	142,471	149,990	5.3
17	Kelowna BC-CB	101,930	104,697	2.7
18	Prince George BC-CB	52,926	83,556	57.9
19	Moncton NB	66,031	80,452	21.8
20	Toronto Island ONT	99,576	79,623	-20.0
21	Charlottetown PEI-IPÉ	62,369	72,343	16.0
22	Saint John NB	67,656	69,242	2.3
23	Windsor ONT	75,736	62,868	-17.0
24	Fredericton NB	49,153	56,289	14.5
25	Sydney NS-NÉ	50,737	55,632	9.6
26	Yellowknife NWT-TNO	48,538	55,165	13.7
27	Sudbury ONT	44,919	53,079	18.2
28	Sault Ste. Marie ONT	54,214	50,865	-6.2
29	Deer Lake NFLD-TN	41,590	49,699	19.5
30	London ONT	68,155	47,034	-31.0
31	Whitehorse YT-TY	35,892	44,924	25.2
32	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	30,639	42,977	40.3
33	Sept-Iles QUE-QUÉ	31,046	42,763	37.7
34	Timmins ONT	41,372	41,943	1.4
35	Prince Rupert BC-CB	28,302	41,555	46.8
36	Hamilton ONT	5,868	40,815	595.5
37	Victoria Inner Harbour BC-CB	31,855	40,720	27.8
38	Nanaimo BC-CB	22,839	38,222	67.4
39	Fort St. John BC-CB	32,042	36,786	14.8
40	Gander International NFLD-TN	30,718	36,037	17.3
41	Kamloops BC-CB	32,874	34,647	5.4
42	Campbell River BC-CB	23,647	32,984	39.5
43	Inuvik NWT-TNO	21,567	28,645	32.8
44	Rouyn QUE-QUÉ	19,356	28,133	45.3
45	Terrace BC-CB	21,325	27,368	28.3
46	Val D'Or QUE-QUÉ	26,493	26,945	1.7
47	Castlegar BC-CB	22,671	25,986	14.6
48	Saguenay QUE-QUÉ	15,690	25,706	63.8
49	Mont-Joli QUE-QUÉ	25,165	25,570	1.6
50	North Bay ONT	25,735	25,122	-2.4
Total Top 50 Airports/ Ensemble des 50 principaux aéroports		15,802,108	17,574,534	11.2
Total Canada		16,625,841	18,423,673	10.8

- o The top 50 Canadian airports recorded 17.6 million revenue passengers, approximately 95% of the total traffic enplaned and deplaned during the third quarter of 1988.
- o Considerable fluctuations in traffic were recorded at the top 50 airports during the third quarter of 1988. The variations ranged from -31.0% at London to 595.1% at Hamilton. Forty-five airports showed growth.
- o The increase of 595.1% at Hamilton is the result of new scheduled services introduced during 1988.
- o At Nanaimo, the traffic increase of 67.4% reflects the overall growth in regional and local scheduled carriers.
- o Substantial growth in the traffic of the following regional and local scheduled carriers: Air Alliance, AirBC and Quebecair, is mainly responsible for some of the largest increases, such as:
  - Saguenay 63.8%
  - Prince George 57.9%
  - Prince Rupert 46.8%
  - Rouyn 45.3%
- o New services offered by Canadian Airlines International and Wardair are largely responsible for the increase of 82,535 passengers recorded at Ottawa International.
- o Charter traffic at Mirabel increased by 89,030 passengers while charter traffic at Lester B. Pearson increased by 80,819 passengers over the same comparison period, although the latter handled over 2.5 times the number of charter passengers (631,638).
- o Vancouver International registered the largest decrease in charter traffic with a decline of 23,002 passengers. The decline was mostly in the domestic charter market and these charter passengers are now being carried on scheduled services.
- o Five airports recorded decreases, namely; London, Toronto Island, Windsor, Sault Ste. Marie and North Bay. These airports are all located in Ontario and the decreases reflect a lower third quarter volume in scheduled services.
- o The 12,868 passenger decrease at Windsor for the comparison period was primarily caused by the cessation of service by Canadian Airlines International.

For further information on this special release and for data for airports not appearing in this table, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

- o Les 50 principaux aéroports canadiens enregistraient 17.6 millions de passagers payants, soit approximativement 95% du trafic total embarqué et débarqué au cours du troisième trimestre de 1988.
- o Des variations de trafic importantes furent enregistrées aux 50 principaux aéroports au cours du troisième trimestre de 1988. Les variations s'échelonnent de -31.0% pour London à 595.1% pour Hamilton. Quarante-cinq aéroports montrent des accroissements.
- o L'augmentation de 595.1% à Hamilton est principalement due à l'introduction de nouveaux services à horaire fixe au cours de 1988.
- o A Nanaimo, la hausse de trafic de 67.4% reflète l'augmentation globale des transporteurs à horaire fixe régionaux et locaux.
- o La croissance substantielle du niveau d'activité des transporteurs à horaire fixe régionaux et locaux tels que Air Alliance, AirBC et Québecair est principalement responsable de certaines des plus grandes augmentations:
  - Saguenay 63.8%
  - Prince George 57.9%
  - Prince Rupert 46.8%
  - Rouyn 45.3%
- o L'augmentation de 82,535 passagers enregistrée à l'aéroport international d'Ottawa est principalement attribuable aux nouveaux services offerts par les Lignes aériennes Canadien International et Wardair.
- o Le trafic de passagers voyageant sur des services d'affrètement majeurs à Mirabel, a augmenté de 89,030 passagers alors que durant la même période à l'aéroport international L.B. Pearson, le trafic de passagers voyageant sur le même type de service augmentait de 80,819 passagers. Il est à remarquer que ce dernier aéroport a transporté 2.5 fois plus de passagers voyageant sur des vols affrétés qu'à Mirabel (631,638).
- o Vancouver international a enregistré la plus grande diminution dans le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement majeurs (23,002 passagers). Cette diminution est principalement due aux vols affrétés domestiques qui sont de plus en plus remplacés par des vols à horaire fixe.
- o Cinq aéroports ont enregistré des diminutions, soit London, Toronto Island, Windsor, Sault Ste. Marie et North Bay. Ces aéroports sont tous situés en Ontario et les diminutions reflètent un plus petit volume d'activité durant le troisième trimestre au niveau des services à horaire fixe.
- o La diminution de 12,868 passagers à Windsor pour la période comparée, est principalement due à l'arrêt de service offert par Les Lignes aériennes Canadien International.

Pour plus d'information concernant cette revue spéciale ainsi que pour des statistiques pour des aéroports qui n'apparaissent pas à ce tableau, veuillez communiquer avec Mme C. Mamay (819-997-1989).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

June 1989

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Juin 1989

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Vol. 21, No. 7

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers for the first four months of 1989 show that domestic passenger-kilometres decreased by 4.0% while international passenger-kilometres increased by 12.8% over the same period of 1988.
- o In the first quarter of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.5% over the same period in 1988.
- o Air passenger origin and destination data indicate that 2,342,470 passengers travelled between Canada and the United States during third quarter 1988, up 13.9% over the third quarter 1987.
- o Preliminary third quarter 1988 data show an increase of 9.4% in the volume of cargo enplaned and deplaned on major scheduled services over the same period in 1987.

## SPECIAL RELEASE:

### Air Carrier Fare Basis Statistics

- o Preliminary data reported by three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair - indicate that 61.9% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first quarter of 1988, up from 53.5% for the corresponding period in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.3% of total volume in 1988; the comparable figure for the first quarter of 1987 was 59.7%.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1989.

Vol. 21, N° 7

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens pour les quatre premiers mois de 1989 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 4.0% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 12.8% par rapport à la même période en 1988.
- o Au cours du premier trimestre de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.5% par rapport à la même période en 1988.
- o Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,342,470 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du troisième trimestre de 1988, en hausse de 13.9% par rapport au troisième trimestre de 1987.
- o Les données préliminaires du troisième trimestre 1988 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées, voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, montrent une augmentation de 9.4% comparativement à la même période en 1987.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

### Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens

- o Selon les données fournies par trois transporteurs aériens canadiens principaux (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair), 61.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, en regard de 53.5% pour la période correspondante en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 66.3% du volume total en 1988; le chiffre comparable pour le premier trimestre de 1987 était 59.7%.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation: juillet 1989.



TABLE 1.

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, April 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, avril 1989 (Données préliminaires).

OPERATIONAL STATISTICS	April 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DE OPÉRATIONS
	Avril	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
Unit Toll and Charter Services	'000	%	'000	%	Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,096	-5.9	4,406	-10.7	- Intérieur
- International	521	8.5	2,025	6.9	- International
- Total	1,617	-1.7	6,431	-5.8	- Total
Passengers - Charter	206	-19.2	1,146	-17.4	Passagers - d'Affrètement
Passengers - Total	1,823	-4.1	7,577	-7.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 645 553	2.4	6 380 156	-4.0	unitaires - Intérieur
- International	1 891 390	9.0	7 405 671	12.8	- International
- Total	3 536 944	5.9	13 785 827	4.3	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	515 405	-22.8	3 156 356	-18.2	d'Affrètement
Passenger-kilometres - Total	4 052 349	1.1	16 942 184	-0.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	5 369 564	11.1	21 228 665	12.5	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	704 718	-22.8	3 952 024	-18.9	bles - d'Affrètement
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 074 283	5.7	25 180 689	6.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	65.9	...	64.9	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	73.1	...	79.9	...	d'Affrètement %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.7	...	67.3	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	112 063	14.4	417 755	10.1	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	3 846	-26.1	15 760	-27.7	chandises - d'Affrètement
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	115 910	12.4	433 516	8.0	chandises - Total
Hours Flown	57	0.0	243	4.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	298 635	2.2	1 243 056	3.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A partir de janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

As can be seen in the above table, the distribution of scheduled passenger-kilometres flown by Level I carriers in 1989 continues to move toward the international market.

Comme l'indique le tableau ci-dessus, la répartition des passagers-kilomètres réalisés par ces principaux transporteurs en 1989 continue de se déplacer vers le marché international.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. March 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1989	% Change March 1989/1988	Year-to-date 1989	% Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation en % Mars	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	29,802	4.5	86,461	5.8
2	Vancouver International BC-CB	25,919	0.6	72,101	2.4
3	Montréal International QUE-QUE	19,619	16.8	54,354	20.8
4	Calgary International ALTA-ALB	18,471	4.7	51,099	-
5	Boundary Bay BC-CB	17,719	54.5	42,046	22.1
6	Abbotsford BC-CB	17,110	22.5	41,018	6.8
7	Victoria International BC-CB	17,023	6.7	43,362	3.1
8	Ottawa International ONT	16,143	3.5	45,357	12.9
9	St. Hubert QUE-QUE	14,938	15.6	35,499	23.4
10	Toronto/Buttonville ONT	13,406	3.9	36,102	10.7
11	Springbank ALTA-ALB	12,465	58.6	30,638	54.2
12	Winnipeg International MAN	12,022	-7.0	35,272	0.4
13	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,003	2.1	28,770	3.9
14	Pitt Meadows BC-CB	10,469	0.3	27,044	1.7
15	Québec QUE-QUE	10,406	7.8	26,217	19.1
16	Saskatoon SASK	10,212	-3.9	26,997	-6.1
17	St. Andrews MAN	10,133	9.7	28,057	22.7
18	Halifax International NS-NÉ	10,095	39.1	26,980	30.3
19	Langley BC-CB	9,617	-18.2	25,485	-20.8
20	North Bay ONT	9,214	13.3	25,064	29.6
21	Thunder Bay ONT	9,055	-3.3	26,295	3.7
22	London ONT	8,807	9.5	26,085	10.9
23	Hamilton City ONT	8,600	-34.3	24,139	-25.5
24	Moncton NB	8,113	13.3	20,748	11.7
25	Oshawa ONT	7,951	-1.5	20,353	-1.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		338,312	7.1	905,543	7.8
Total - Transport Canada Towers (60)/		489,266	4.6	1,294,443	5.5
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In the first quarter of 1989 total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.5% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.1% to 804,432 while local movements have increased by 6.0% over the first three months of 1988 to 490,011.

In March 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.6% from March of 1988. Itinerant movements increased by 3.6% to 294,357 while local movements increased by 6.1% to 194,909 when compared to the same month last year.

The five largest increases in total movements in the first quarter of 1989 were, in order: Springbank, Alta. (54.2%), Brandon Man. (43.1%), Sudbury, Ont. (40.7%), Gander, Nfld. (32.7%), and Halifax, N.S. (30.3%).

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mars 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1989	% Change March 1989/1988	Year-to-date 1989	% Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation en % Mars	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	29,802	4.5	86,461	5.8
2	Vancouver International BC-CB	25,919	0.6	72,101	2.4
3	Montréal International QUE-QUE	19,619	16.8	54,354	20.8
4	Calgary International ALTA-ALB	18,471	4.7	51,099	-
5	Boundary Bay BC-CB	17,719	54.5	42,046	22.1
6	Abbotsford BC-CB	17,110	22.5	41,018	6.8
7	Victoria International BC-CB	17,023	6.7	43,362	3.1
8	Ottawa International ONT	16,143	3.5	45,357	12.9
9	St. Hubert QUE-QUE	14,938	15.6	35,499	23.4
10	Toronto/Buttonville ONT	13,406	3.9	36,102	10.7
11	Springbank ALTA-ALB	12,465	58.6	30,638	54.2
12	Winnipeg International MAN	12,022	-7.0	35,272	0.4
13	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,003	2.1	28,770	3.9
14	Pitt Meadows BC-CB	10,469	0.3	27,044	1.7
15	Québec QUE-QUE	10,406	7.8	26,217	19.1
16	Saskatoon SASK	10,212	-3.9	26,997	-6.1
17	St. Andrews MAN	10,133	9.7	28,057	22.7
18	Halifax International NS-NÉ	10,095	39.1	26,980	30.3
19	Langley BC-CB	9,617	-18.2	25,485	-20.8
20	North Bay ONT	9,214	13.3	25,064	29.6
21	Thunder Bay ONT	9,055	-3.3	26,295	3.7
22	London ONT	8,807	9.5	26,085	10.9
23	Hamilton City ONT	8,600	-34.3	24,139	-25.5
24	Moncton NB	8,113	13.3	20,748	11.7
25	Oshawa ONT	7,951	-1.5	20,353	-1.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		338,312	7.1	905,543	7.8
Total - Transport Canada Towers (60)/		489,266	4.6	1,294,443	5.5
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Au cours du premier trimestre de 1989 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.5% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 804,432, soit une hausse de 5.1% par rapport au premier trimestre de 1988 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 6.0% pour s'établir à 490,011.

Pour le mois de mars 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 4.6% des mouvements totaux par rapport à mars 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 294,357; une hausse de 3.6% par rapport au mois de mars 1988 et les mouvements locaux ont augmenté de 6.1% pour atteindre 194,909.

Au cours du premier trimestre 1989, les cinq aéroports qui ont enregistré les plus grandes augmentations du nombre de mouvements totaux furent, par ordre: Springbank, Alb. (54.2%); Brandon, Man. (43.1%); Sudbury, Ont. (40.7%); Gander, T.-N. (32.7%); et Halifax, N.-É. (30.3%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

TABLEAU 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1988. (Preliminary Data).

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Troisième trimestre 1988 (données préliminaires).

Rank	City-Pair	Third Quarter 1987	Third Quarter 1988	Jan-Sept 1987	Jan-Sept 1988	% Change Jan-Sept 1988/1987
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept	Jan-sept	Variation en % Jan-sept
1	Toronto - New York	205,890	218,370	559,130	574,950	2.8
2	Montréal - New York	99,340	111,940	264,440	297,730	12.6
3	Toronto - Chicago	81,510	108,150	219,750	264,540	20.4
4	Toronto - Boston	66,950	72,250	166,900	183,050	9.7
5	Vancouver - Los Angeles	51,220	63,750	124,790	144,350	15.7
6	Vancouver - Seattle/Tacoma	32,570	60,500	74,100	116,370	57.0
7	Toronto - Los Angeles	54,660	58,500	154,680	158,250	2.3
8	Toronto - San Francisco	42,350	50,650	105,120	123,100	17.1
9	Vancouver - San Francisco	35,830	45,740	82,820	97,310	17.5
10	Montréal - Boston	45,670	43,710	116,170	114,780	-1.2
11	Calgary - Los Angeles	28,420	38,710	81,030	99,150	22.4
12	Toronto - Philadelphia	24,400	35,120	60,560	86,440	42.7
13	Toronto - Washington/Baltimore	28,580	34,280	79,780	86,960	9.0
14	Toronto - Miami	26,130	31,050	112,330	114,370	1.8
15	Montréal - Miami	26,690	30,040	116,030	119,320	2.8
16	Montréal - Chicago	24,610	26,390	62,890	69,380	10.3
17	Montréal - Los Angeles	22,310	25,320	53,980	60,650	12.4
18	Montréal - Philadelphia	18,530	24,460	39,370	53,470	35.8
19	Toronto - Atlanta	14,200	23,730	43,060	56,840	32.0
20	Calgary - San Francisco	17,270	21,630	41,700	51,820	24.3
21	Vancouver - New York	17,930	19,710	36,750	38,590	5.0
22	Halifax - Boston	18,560	19,080	36,110	41,140	13.9
23	Toronto - Cleveland	18,960	18,780	54,330	52,540	-3.3
24	Toronto - Detroit	23,740	18,780	74,770	56,050	-25.0
25	Toronto - Tampa/St. Petersburg	19,010	18,590	96,060	90,720	-5.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,045,330	1,219,230	2,856,650	3,151,870	10.3
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,056,830	2,342,470	5,685,850	6,242,280	9.8

Air passenger origin and destination data indicate that 2,342,470 passengers travelled between Canada and the United States during third quarter 1988, up 13.9% over the third quarter 1987.

The addition of AirBC and Time Air on January 1st, 1988 to this survey had some impact on routes served by those carriers (e.g. Vancouver-Seattle/Tacoma). Other large increases, such as for the Toronto-Philadelphia, Montreal-Philadelphia and Toronto-Atlanta corridors, were recorded. These increases were partly due to increased traffic recorded by some U.S. carriers.

The 25.0% decrease registered for Toronto-Detroit for the first nine months of 1988 compared to the same period of 1987 reflects a drop in passenger traffic being reported by one of the major carrier operations on this route.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,342,470 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du troisième trimestre de 1988, en hausse de 13.9% par rapport au troisième trimestre de 1987.

La nouvelle participation de AirBC et Time Air depuis le 1er janvier 1988 à cette enquête a affecté les routes desservies par ces transporteurs (par ex. Vancouver-Seattle/Tacoma). Des augmentations importantes ont été enregistrées pour les paires de villes Toronto-Philadelphie, Montréal-Philadelphie et Toronto-Atlanta. Ces augmentations sont en partie causées par des hausses importantes de trafic déclarées par certains transporteurs aériens américains.

La baisse de 25.0% enregistrée pour Toronto-Détroit représente une diminution de trafic de passagers rapportée par un des principaux transporteurs aériens opérant sur cette route au cours des neuf premiers mois de 1988 comparée à la même période de 1987.

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).

TABLE 4.

**Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports.  
Third Quarter 1988 (Preliminary Data).**

Rank	Airports
Rang	Aéroports
1	Lester B. Pearson International ONT
2	Vancouver International BC-CB
3	Mirabel International QUE-QUÉ
4	Montréal International QUE-QUÉ
5	Calgary International ALTA-ALB
6	Halifax International NS-NÉ
7	Edmonton International ALTA-ALB
8	Winnipeg International MAN
9	Ottawa International ONT
10	St. John's NFLD-TN
11	Yellowknife NWT-TNO
12	Iqaluit NWT-TNO
13	Goose Bay NFLD-TN
14	Kuujuaq QUE-QUÉ
15	Regina SASK
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB
17	Saskatoon SASK
18	Moncton NB
19	Whitehorse YT-TY
20	Saint John NB
21	Resolute Bay NWT-TNO
22	Norman Wells NWT-TNO
23	Charlottetown PEI-IPE
24	Thunder Bay ONT
25	Inuvik NWT-TNO
26	Québec QUE-QUÉ
27	Val D'Or QUE-QUÉ
28	Sandspit BC-CB
29	Prince George BC-CB
30	Nanisivik NWT-TNO
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 principaux aéroports	
Total Canada	

Third quarter 1988 enplaned and deplaned cargo volume on major scheduled services increased by 9.4% over the same period the previous year. This represented an increment of 13.7 million kg.

The largest increases in absolute terms occurred at the top three airports, namely: Lester B. Pearson, Vancouver and Mirabel. These differences were mainly attributable to an augmentation of cargo traffic on international routes. Of these three airports, Mirabel International exhibited the largest change both in absolute terms (4.7 million kg) and percentage terms (26.2%).

Cargo volume at Edmonton International decreased by 916 000 kg over the comparison period. The major portion of this decrease occurred on domestic routes.

For more information, please contact Mr. Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 4.

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe  
majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux  
aéroports canadiens - troisième trimestre, 1988  
(Données préliminaires).

Third Quarter 1987 Troisième trimestre	Third Quarter 1988 Troisième trimestre	% Change Third Quarter 1988/1987 Variation en % Troisième trimestre
( '000 kg)	( '000 kg)	
59 664	63 005	5.6
25 352	28 437	12.2
18 070	22 802	26.2
7 264	8 772	20.8
7 120	7 773	9.2
5 288	5 824	10.1
6 717	5 801	-13.6
3 062	3 999	30.6
1 226	1 714	39.8
1 665	1 552	-6.8
494	687	39.1
839	591	-29.6
429	484	12.8
441	457	3.6
283	385	36.0
310	372	20.0
305	344	12.8
332	315	-5.1
336	298	-11.3
271	297	9.6
332	295	-11.1
291	291	0.0
299	286	-4.3
251	272	8.4
342	253	-26.0
264	224	-15.2
272	185	-32.0
141	178	26.2
186	178	-4.3
199	165	-17.1
142 045	156 236	10.0
145 007	158 684	9.4

Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe majeurs au cours du troisième trimestre de 1988 a augmenté de 9.4% par rapport à la même période en 1987. Ceci représente une augmentation de 13.7 millions de kg.

Les augmentations les plus importantes en termes absolus furent enregistrées aux trois principaux aéroports, c'est-à-dire: Lester B. Pearson, Vancouver, et Mirabel. Ces différences sont largement attribuées à une augmentation du trafic de marchandises sur les routes internationales. De ces trois aéroports, l'aéroport international de Mirabel a exhibé le plus grand changement en termes absolus (4.7 million de kg) et en termes de pourcentage (26.2%).

Le volume de marchandises à l'aéroport international d'Edmonton a diminué de 916 000 kg par rapport à la même période en 1987. La majeure partie de cette diminution est survenue sur les routes intérieures.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group and Sector - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

SECTOR	PASSENGERS PASSAGERS	FARE TYPE GROUP GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
		000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	
	No.-Nbre	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC	4,071.1	35.9	61.9	2.2	TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
TOTAL SOUTHERN SERVICES	3,889.5	35.0	62.7	2.3	TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)	1,918.8	41.1	56.5	2.4	SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)	1,970.7	29.0	68.7	2.3	SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
NORTHERN SERVICES	181.7	55.5	44.1	0.4*	SERVICES SECTEUR DU NORD

TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le groupe tarifaire et le secteur - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Premier trimestre 1988 (estimations préliminaires).

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres by Fare Type Group and Sector - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

SECTOR	PASSENGER-KILOMETRES PASSAGERS-KILOMETRES	FARE TYPE GROUP GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC	4 920.1	31.4	66.3	2.3	TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
TOTAL SOUTHERN SERVICES	4 757.2	30.7	67.0	2.4	TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)	904.4	39.4	58.2	2.4	SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)	3 852.8	28.6	69.0	2.4	SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
NORTHERN SERVICES	162.9	52.8	46.8	0.4*	SERVICES SECTEUR DU NORD

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le groupe tarifaire et le secteur - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Premier trimestre 1988 (estimations préliminaires).

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10 and 15.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10 et 15.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



**Special Release: Air Carrier Fare Basis Statistics - First Quarter 1988 (Preliminary Estimates)**

This release presents preliminary estimates for the first quarter 1988 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I air carriers.

Preliminary estimates indicate that 61.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1988, up from 53.5% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.3% of total volume in first quarter 1988, which represents an increase of 6.6 percentage points compared to the same period a year earlier (see Tables 5.1 and 5.2).

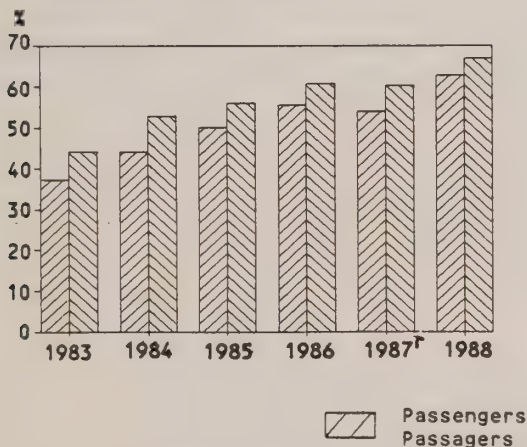
At a more disaggregate level, Figures 5.1.1 and 5.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely, the southern and northern sectors.<sup>2</sup>

**Figure 5.1**

**Discount Fare Traffic in Canada by Sector, First Quarter 1983-1988**

**Figure 5.1.1**

**Total Southern Services  
Total services secteur sud**



**Communiqué spécial: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Premier trimestre 1988 (estimations préliminaires)**

Ce communiqué présente des estimations préliminaires pour le premier trimestre de 1988 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.

Selon les estimations préliminaires, 61.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, en regard de 53.5% en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 66.3% du volume total au cours du premier trimestre de 1988, soit une hausse de 6.6 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente (voir Tableaux 5.1 et 5.2).

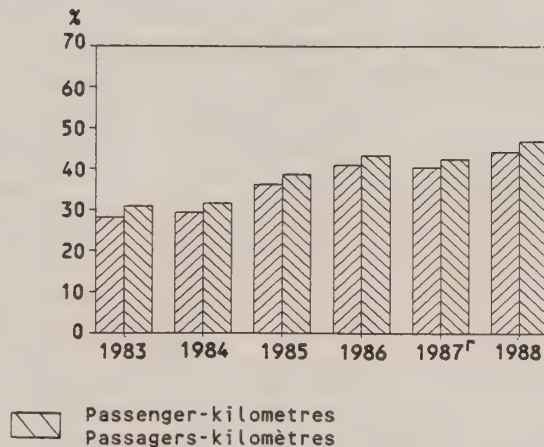
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 5.1.1 et 5.1.2 présentent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.<sup>2</sup>

**Figure 5.1**

**Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Premier trimestre 1983-1988**

**Figure 5.1.2**

**Total Northern Services  
Total services secteur nord**



(1) In 1988, Level I included Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

(2) Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from the Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

(1) En 1988, le niveau I englobait Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

(2) Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

In the southern sector, 62.7% of passenger traffic was carried on discount fares during the first quarter of 1988, up from 54.2% in 1987. The comparable figure for 1983 was 37.3%. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers increased by 6.7 percentage points, (from 60.3% to 67.0%) during the same period. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.1% of the traffic during the first quarter of 1988, up from 40.4% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased from 42.4% in 1987 to 46.8% in 1988. In 1983, the corresponding figures were 28.1% for passengers and 30.9% for passenger-kilometres.

It should be noted that, from 1983 to 1988, approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

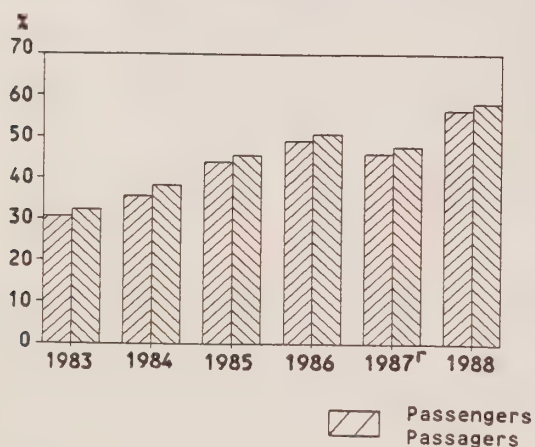
Figures 5.2.1 and 5.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs.<sup>3</sup> The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1988, discount carriage on long-haul services accounted for 68.7% of

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector,  
Short-Haul and Long-Haul Services,  
First Quarter 1983-1988

Figure 5.2.1

Southern Short-Haul  
Secteur sud, court-courriers



Dans le secteur sud, 62.7% du trafic de passagers a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, comparativement à 54.2% en 1987. En 1983, ce pourcentage était de 37.3%. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de 6.7 points de pourcentage (de 60.3% à 67.0%) durant la même période. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.1% du trafic au cours du premier trimestre de 1988, en regard de 40.4% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 42.4% en 1987 à 46.8% en 1988. En 1983, les chiffres correspondants étaient de 28.1% pour les passagers et 30.9% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'entre 1983 et 1988, environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

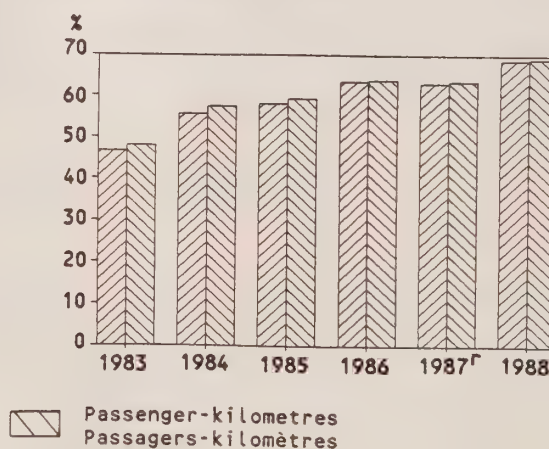
Les Figures 5.2.1 et 5.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon.<sup>3</sup> Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur important à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1988, pour l'ensemble des parcours de

Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services  
court-courriers et long-courriers,  
Premier trimestre 1983-1988

Figure 5.2.2

Southern Long-Haul  
Secteur sud, long-courriers



(3) Short-haul refers to distances of less than 800 kilometres, while long-haul refers to distances of 800 kilometres or more.

(3) Court-courrier réfère à des parcours inférieurs à 800 kilomètres et long-courrier, à des parcours de 800 kilomètres ou plus.



passenger volume (representing 69.0% of passenger-kilometres); this compares with 56.5% and 58.2% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in the five previous years. The proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector increased by approximately ten percentage points, from 46.1% in 1987 to 56.5% in 1988.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada during the first quarter of 1988 can be attributed to three principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on scheduled domestic markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the major scheduled carriers and the regional and local carriers has stimulated the increment of discount fares on the heavily-travelled intercity short-haul routes. Also, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of different discount fares offered. Third, the Olympic Games in Calgary also had a significant impact on the utilization of discount fares during the first quarter 1988.

#### Trends in Average Fares<sup>4</sup>

The fare basis data indicate that during the first quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$140, up 2.1% over the same quarter a year earlier. The comparable figure for the first quarter 1983 was \$120. Average discount fare<sup>5</sup> for total domestic services has not followed a continuous pattern of growth. In the first quarter of the years 1984, 1986 and 1988, the average discount fare decreased compared to the same quarter a year earlier. Comparing the first quarter 1983 to the first quarter 1988, the average discount fare increased by 9.3% (from \$97 to \$106).

A cross-analysis of the average fares, distance and revenue per passenger-kilometre yield (results are not shown), has established that, in a few instances, increases in average fares were partially explained by increases in the average trip length. However, in many cases, it was found that the distance factor had no direct impact on the increase of fares, as the increase in average fares was related to a reduction (or to a marginal increase) in the average distance.

long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 68.7% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 69.0% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 56.5% et 58.2% respectivement. On note une conjoncture analogue au cours des cinq années précédentes. La proportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) a augmenté approximativement de dix points de pourcentage, passant de 46.1% en 1987 à 56.5% en 1988.

Cette proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du premier trimestre de 1988 peut s'expliquer par trois facteurs principaux. Premièrement, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a résulté en une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence fut particulièrement vive. Deuxièmement, la forte concurrence entre les principaux transporteurs à horaire fixe et les transporteurs régionaux et locaux a stimulé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes interurbaines achalandées de courte distance. Également, dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver, on observe une augmentation notable du nombre de tarifs réduits différents offerts par les transporteurs. Troisièmement, la tenue des Jeux Olympiques à Calgary a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988.

#### Tendances des tarifs moyens<sup>4</sup>

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du premier trimestre de 1988, le tarif moyen (tous les tarifs) payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$140, en hausse de 2.1% comparativement au même trimestre une année plus tôt. Le chiffre comparable pour le premier trimestre de 1983 était de \$120. Le tarif réduit moyen<sup>5</sup> pour le secteur intérieur n'a pas suivi un profil de croissance soutenue. Au cours du premier trimestre des années 1984, 1986 et 1988, le tarif réduit moyen a diminué par rapport au trimestre correspondant une année plus tôt. Une comparaison du premier trimestre 1983 par rapport au premier trimestre 1988, démontre que le tarif réduit moyen a augmenté de 9.3% (de \$97 à \$106).

Une analyse recoupée des tarifs moyens, de la distance et du rapport des recettes par passager-kilomètre (résultats non montrés), a démontré que dans peu de cas, la hausse dans les tarifs moyens s'expliquait partiellement par une augmentation dans la longueur moyenne des voyages. Cependant, dans la plupart des cas, il fut établi que le facteur distance n'avait aucun impact direct sur l'augmentation des tarifs, puisque la hausse dans les tarifs moyens était reliée à une réduction (ou à une augmentation marginale) dans la distance moyenne.

(4) The average fare is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

(5) The discount fare is calculated as a percentage reduction from the normal full fare regular economy.

(4) Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

(5) Le tarif réduit est calculé comme pourcentage de réduction du plein tarif de classe économique.



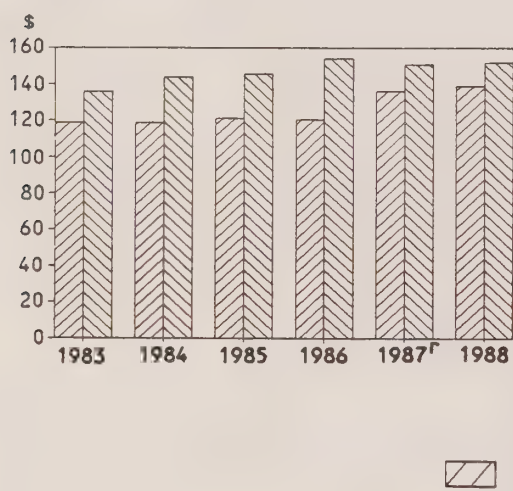
More passengers travelled on discount fares in the southern sector during the first quarter 1988 compared to the same period in 1987. However, the average discount fare in this sector has not followed the same upward trend. Indeed, during the examined period, the average discount fare decreased by approximately 1% to reach \$107. In 1983, it totalled \$97 (see Figure 5.3).

Figure 5.3

**Trends in Average Fares**  
Total Southern and Northern Services  
First Quarter 1983-1988

Figure 5.3.1

**All Fares**  
Tous les tarifs



In the first quarter of 1988, the average discount fare in the northern sector plunged notably to reach \$100, down 9.9% over 1987. Since 1983, this is the first time that the average discount fare in the regulated zone is lower than the average discount fare in the deregulated zone. However, the average fare (all fares) in the northern sector did not follow the same downward trend, as it rose 0.6% to reach \$152.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1988 issue of this publication is scheduled for release in the fall of 1989. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

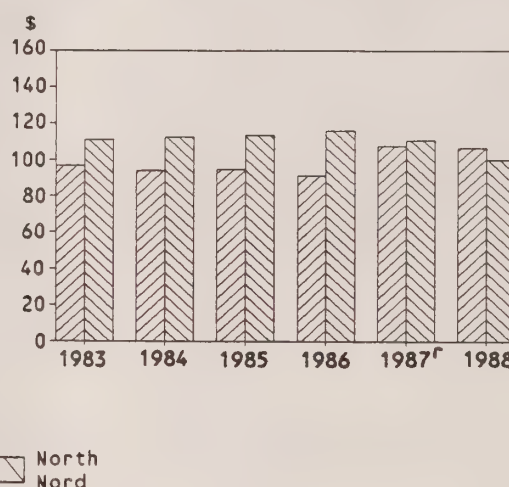
Plus de passagers ont bénéficié des tarifs réduits dans le secteur sud au cours du premier trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987. Cependant, le tarif réduit moyen dans ce secteur n'a pas suivi la même hausse tendancielle. En effet, durant la période examinée, le tarif réduit moyen a diminué d'environ 1% pour atteindre \$107. En 1983, il totalisait \$97 (voir Figure 5.3).

Figure 5.3

**Tendance des tarifs moyens**  
Total services secteur sud et nord  
Premier trimestre 1983-1988

Figure 5.3.2

**Discount Fares**  
Tarifs réduits



Au cours du premier trimestre de 1988, le tarif réduit moyen dans le secteur nord a chuté remarquablement pour atteindre \$100, en baisse de 9.9% par rapport à 1987. Depuis 1983, c'est la première fois que le tarif réduit moyen dans la zone réglementée est plus bas que le tarif réduit moyen dans la zone libéralisée. Cependant, le tarif réduit moyen (tous les tarifs) dans le secteur nord n'a pas suivi la même baisse tendancielle, puisqu'il s'est accru de 0.6% pour atteindre \$152.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1988 de cette publication devrait paraître à l'automne de 1989. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Catalogue	Canada	Foreign \$ Autre
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00	41.00
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00	41.00
51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	79.00	95.00
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00	120.00
52-216 Railway in Canada, A., Bil.	41.00	49.00
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations A., Bil.	16.00	19.00
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	41.00	49.00
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	34.00	41.00

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication, please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

July 1989

PUBLICATIONS DISPONIBLES A LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	
50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.	51-205
51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	51-501F
52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-216 Le transport ferroviaire du Canada, A., Bil.	52-216
53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro de télécopieur 1-613-951-1584.

Juillet 1989

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

July 1989

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Juillet 1989

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Vol. 21, No. 8

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers for the first five months of 1989 show that domestic passenger-kilometres decreased by 2.8% while international passenger-kilometres increased by 11.0% over the same period of 1988.
- o In April 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 16.3% from April of 1988.
- o The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,225,290 during the fourth quarter of 1988, up 17.5% compared to the fourth quarter of 1987. On an annual basis, domestic scheduled passengers have recorded a strong increase of 16.5% in 1988 compared to 1987.
- o Preliminary fourth quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 971,328, up 17.9% from the 1987 figure.

## SPECIAL REVIEW:

### **Air Carrier Traffic at Canadian Airports**

This special review focuses on the annual 1988 enplaned and deplaned passenger traffic at Canadian airports for Canadian and foreign airlines' major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services.

- o Preliminary data indicate that the number of enplaned and deplaned revenue passengers at Canadian airports reached 66.0 million in 1988, up 10.6% relative to the previous year.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1989.

Vol. 21, N° 8

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens pour les cinq premiers mois de 1989 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 2.8% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 11.0% par rapport à la même période en 1988.
- o Au cours du mois d'avril 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 16.3% par rapport au mois d'avril 1988.
- o Au cours du quatrième trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe (trafic intérieur) se chiffrait à 3,225,290, une hausse de 17.5% par rapport au quatrième trimestre de 1987. Sur une base annuelle, les passagers des vols à horaire fixe (trafic intérieur) ont enregistré une forte hausse annuelle de 16.5% en 1988 comparée à 1987.
- o Les statistiques préliminaires du quatrième trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 17.9% (de 823,537 à 971,328 passagers) comparativement au nombre de 1987.

## REVUE SPÉCIALE:

### **Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**

Cette revue spéciale se concentre sur le trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens en 1988 pour les services à horaire fixe majeurs, les services à horaire fixe régionaux et locaux et les services d'affrètement majeurs opérés par les transporteurs aériens canadiens et étrangers.

- o Les données préliminaires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens a atteint 66.0 millions en 1988; une hausse de 10.6% comparativement à l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1989.



TABLE 1.

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, May 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, mai 1989 (données préliminaires).

OPERATIONAL STATISTICS	May 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Mai	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,216	-6.0	5,622	-9.7	- Intérieur
- International	565	6.2	2,590	6.8	- International
- Total	1,781	-2.4	8,212	-5.1	- Total
Passengers - Charter	96	-24.4	1,242	-18.0	Passagers - d'Affrètement
Passengers - Total	1,877	-3.8	9,454	-7.0	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 879 773	1.6	8 259 930	-2.8	unitaires - Intérieur
- International	2 182 093	5.2	9 587 764	11.0	- International
- Total	4 061 866	3.5	17 847 694	4.1	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	287 143	-28.2	3 443 500	-19.1	d'Affrètement
Passenger-kilometres - Total	4 349 010	0.6	21 291 195	-0.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	5 952 932	1.8	27 181 598	10.0	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	449 175	-15.3	4 401 200	-18.5	bles - d'Affrètement
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 402 108	0.3	31 582 798	4.8	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	68.2	...	65.7	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	63.9	...	78.2	...	d'Affrètement %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	67.9	...	67.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	112 497	6.4	530 253	9.3	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	2 766	-29.8	18 527	-28.0	chandises - d'Affrètement
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	115 264	5.1	548 780	7.4	chandises - Total
Hours Flown	59	-3.3	302	3.1	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	316 030	-1.2	1 559 087	2.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A year-to-date comparison of the Level I figures for May 1989 over May 1988 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 4.1% whereas charter passenger-kilometres decreased by 19.1%.

For further information, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

A partir de janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Une comparaison des chiffres pour les cinq premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 4.1% alors que les passagers-kilomètres d'affrètement ont diminué de 19.1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. April 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Avril 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	April 1989	% Change April 1989/1988	Year-to-date 1989	% Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Variation en % Avril	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	28,770	9.3	115,231	6.6
2	Vancouver International BC-CB	27,220	5.7	99,321	3.3
3	Toronto/Buttonville ONT	19,913	57.9	56,015	23.8
4	Boundary Bay BC-CB	19,813	51.7	61,859	30.3
5	Montréal International QUE-QUÉ	19,583	24.4	73,937	21.8
6	Victoria International BC-CB	19,164	14.9	62,526	6.5
7	Calgary International ALTA-ALB	18,799	6.8	69,898	1.8
8	Abbotsford BC-CB	18,698	46.4	59,716	16.7
9	St. Hubert QUE-QUÉ	18,168	22.0	53,667	22.9
10	Ottawa International ONT	16,711	27.1	62,068	16.4
11	St. Andrews MAN	14,632	39.4	42,689	28.0
12	Winnipeg International MAN	13,359	-4.0	48,631	-0.8
13	Pitt Meadows BC-CB	13,192	35.1	40,236	10.7
14	Springbank ALTA-ALB	12,812	19.9	43,450	42.2
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	12,459	16.5	41,229	7.4
16	Hamilton City ONT	12,056	14.3	36,195	-15.7
17	Saskatoon SASK	11,409	4.8	38,406	-3.1
18	Québec QUE-QUÉ	11,295	21.8	37,512	19.9
19	London ONT	10,383	21.0	36,468	13.6
20	Villeneuve ALTA-ALB	10,318	59.8	28,802	26.3
21	Langley BC-CB	10,159	-6.5	35,644	-17.2
22	Thunder Bay ONT	9,991	7.3	36,286	4.6
23	Halifax International NS-NÉ	9,353	27.5	36,333	29.6
24	Oshawa ONT	9,201	19.3	29,554	4.3
25	Sudbury, ONT	8,599	58.6	30,158	45.3
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		376,057	21.1	1,275,831	11.5
Total - Transport Canada Towers (60)/		545,778	16.3	1,840,221	8.4
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In April 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 16.3% from April of 1988. Itinerant movements increased by 13.6% to 318,958 while local movements increased by 20.4% to 226,820 when compared to the same month last year.

In the first four months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 8.4% over the same period last year. Itinerant movements are up 7.4% to 1,123,390 while local movements have increased by 10.1% over the first four months of 1988 to 716,831.

The largest percentage increase in April was 63.3% at Fredericton, N.B. The largest decrease was -30.5% at Kamloops, B.C.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Pour le mois d'avril 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 16.3% par rapport au mois d'avril 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 318,958, soit une hausse de 13.6% par rapport au mois d'avril 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 20.4% pour atteindre 226,820.

Au cours des quatre premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 8.4% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,123,390 soit une hausse de 7.4% par rapport aux quatre premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 10.1% pour s'établir à 716,831.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fredericton, N.B., soit une hausse de 63.3%. La plus forte diminution a été enregistrée à Kamloops, B.C., soit une baisse de -30.5%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1988 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1987	Fourth Quarter 1988	Annual 1987	Annual 1988	% Change Annual 1988/1987
Rang	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Annuel	Annuel	Variation en % Annuel
1	Montréal - Toronto	285,270	333,390	1,224,290	1,359,560	11.0
2	Ottawa - Toronto	160,190	186,060	671,400	761,150	13.4
3	Toronto - Vancouver	171,050	161,090	686,440	795,940	16.0
4	Calgary - Toronto	106,560	113,830	482,220	533,250	10.6
5	Calgary - Vancouver	97,550	104,880	396,440	433,910	9.5
6	Toronto - Winnipeg	83,490	98,440	353,460	405,440	14.7
7	Calgary - Edmonton	84,650	91,760	328,430	303,250	-7.7
8	Edmonton - Vancouver	79,630	82,510	322,470	345,710	7.2
9	Halifax - Toronto	71,800	82,270	307,090	334,280	8.9
10	Edmonton - Toronto	77,410	77,520	323,470	357,740	10.6
11	Thunder Bay - Toronto	45,970	49,310	187,180	204,190	9.1
12	Vancouver - Winnipeg	39,460	41,530	159,880	170,250	6.5
13	Kelowna - Vancouver	28,040	38,890	121,480	152,620	25.6
14	Vancouver - Victoria	4,800	38,660	23,270	182,340	683.6
15	Montréal - Vancouver	31,270	38,230	156,160	185,710	18.9
16	Prince George - Vancouver	24,780	34,350	98,060	129,710	32.3
17	Calgary - Winnipeg	30,030	33,600	117,660	130,450	10.9
18	Halifax - Montréal	29,340	32,830	126,900	142,540	12.3
19	Ottawa - Vancouver	25,840	31,990	111,830	139,020	24.3
20	Halifax - Ottawa	25,420	30,520	104,320	117,660	12.8
21	St. Johns - Toronto	25,670	29,210	124,910	133,660	7.0
22	Ottawa - Winnipeg	21,080	28,620	84,480	101,230	19.8
23	Edmonton - Winnipeg	20,660	26,890	84,820	97,340	14.8
24	Sudbury - Toronto	21,260	24,360	88,760	94,960	7.0
25	Regina - Toronto	19,830	24,280	88,880	96,430	8.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,611,050	1,835,020	6,774,300	7,708,340	13.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,743,460	3,225,290	11,691,910	13,623,920	16.5

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,225,290 during the fourth quarter of 1988, up 17.5% compared to the fourth quarter of 1987. On an annual basis, domestic scheduled passengers have recorded a strong increase of 16.5% in 1988 compared to 1987.

The addition to this survey on January 1, 1988 of two local and commuter carriers, with substantial traffic namely AirBC and Time Air, contributed during 1988 to important traffic increases on a number of routes such as Vancouver-Victoria, Prince-George-Vancouver and Kelowna-Vancouver to name a few.

Wardair, Canada's third national scheduled carrier, which has competed directly with Air Canada and Canadian Pacific Air Lines (now Canadian Airlines International) since mid-1986, recorded large traffic increases during 1988 compared to 1987, specifically on the transcontinental routes.

For further information, please contact C. Mamay at (819) 997-1989.

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1988 (données préliminaires).

Au cours du quatrième trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe (trafic intérieur) se chiffrait à 3,225,290, une hausse de 17.5% par rapport au quatrième trimestre de 1987. Sur une base annuelle, les passagers des vols à horaire fixe (trafic intérieur) ont enregistré une forte hausse annuelle de 16.5% en 1988 comparée à 1987.

En date du 1er janvier 1988, deux nouveaux transporteurs locaux et régionaux ayant des niveaux de trafic importants participaient à cette enquête, soit AirBC et Time Air. Ces deux transporteurs ont contribué à des hausses importantes de trafic sur un certain nombre de marchés tels ceux de Vancouver-Victoria, Prince-George-Vancouver et Kelowna-Vancouver pour en nommer quelques uns.

Wardair, le troisième transporteur national canadien offrant des services à horaire fixe réguliers et qui depuis le milieu de 1986 était en compétition directe avec Air Canada et les Lignes aériennes Canadien Pacifique (devenu les Lignes aériennes Canadien International) a enregistré des hausses importantes de trafic, principalement sur les routes transcontinentales.

Pour de plus amples renseignements communiquer avec C. Mamay à (819) 997-1989.

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region.  
Fourth Quarter 1988 (Preliminary Data).

Region	Fourth Quarter 1987 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1988 Quatrième trimestre	Percentage change over previous year Variation en pourcentage par rapport à l'année	Région
Africa(1)	1,128	--	-100.0	Afrique(1)
Asia(2)	-	-	-	Asie(2)
Europe(3)	86,608	99,392	14.8	Europe(3)
Pacific(4)	-	-	-	Pacifique(4)
Southern(5)	315,992	349,250	10.5	Sud(5)
United States(6)	419,809	522,681	24.5	États-Unis(6)
Total	823,537	971,328	17.9	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia, and the Canary Islands).  
(2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as Sumatra, Java, Borneo, New Guinea, the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).  
(3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
(4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia, Micronesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
(5) Southern (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands (except Puerto Rico and the United States Virgin Islands), Mexico, Central America and South America).  
(6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

-- Amount too small to be expressed.

Preliminary fourth quarter 1988 data indicate that the number of passengers travelling on international commercial charter services increased to 971,328, up 17.9% from the 1987 figures.

United States is the region that benefitted from the largest increase, both in absolute terms (102,872 passengers) and in relative terms (24.5%).

Within the United States, the largest increases in terms of the number of passengers, were recorded for Florida with 72,186 additional passengers (a 36.7% increase), and California with 19,056 additional passengers (a 447.8% increase). In Florida, Wardair and Soundair/Odyssey International were responsible for most of this increase. In California, Wardair was responsible for nearly all of the increase due to the introduction of services to Los Angeles, Palm Springs, San Diego and San Francisco.

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

TABLEAU 4.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Quatrième trimestre 1988 (données préliminaires).

Région	Fourth Quarter 1987 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1988 Quatrième trimestre	Percentage change over previous year Variation en pourcentage par rapport à l'année	Région
Afrique(1)	1,128	--	-100.0	Afrique(1)
Asie(2)	-	-	-	Asie(2)
Europe(3)	86,608	99,392	14.8	Europe(3)
Pacifique(4)	-	-	-	Pacifique(4)
Sud(5)	315,992	349,250	10.5	Sud(5)
États-Unis(6)	419,809	522,681	24.5	États-Unis(6)
Total	823,537	971,328	17.9	Total

(1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Iles Canaries).  
(2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que Sumatra, Java, Bornéo, la Nouvelle-Guinée, les Philippines et les autres îles environnantes).  
(3) Europe (incluant l'Islande, le Groënland et les Açores).  
(4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie, La Micronésie et la Polynésie, sauf les îles de l'océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
(5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes (excepté Porto Rico et les îles Vierges sous tutelle américaine), le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud).  
(6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).  
-- Nombres infimes.

Les statistiques préliminaires du quatrième trimestre 1988 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement commerciaux internationaux a augmenté de 17.9% (de 823,537 à 971,328 passagers) comparativement au nombre de passagers de 1987.

Les gains les plus importants ont été enregistrés aux États-Unis; autant en termes absolus (102,872 passagers) qu'en termes relatifs (24.5%).

A l'intérieur même des États-Unis, les gains les plus importants ont été enregistrés en Floride avec 72,186 passagers additionnels (une augmentation de 36.7%) et en Californie avec 19,056 passagers additionnels (une augmentation de 447.8%). En Floride, les transporteurs Wardair et Soundair/Odyssey International sont les principaux responsables de cette augmentation. En Californie, Wardair est responsable de presque toute l'augmentation. En effet, ce transporteur a commencé à offrir des vols en provenance et à destination de Los Angeles, Palm Springs, San Diego et San Francisco.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



## SPECIAL REVIEW:

## AIR CARRIER TRAFFIC AT CANADIAN AIRPORTS

The increasing trend observed throughout the first three quarters of 1988 continued into the fourth quarter when over 15 million revenue passengers enplaned and/or deplaned at Canadian airports, up 11.5% relative to the fourth quarter of 1987. The annual 1988 figure reached 66.0 million revenue passengers enplaned and deplaned, up 10.6% from 1987.

As shown in Table 5.1, the three types of services analyzed - major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services - all recorded increases in the volume of enplaned and deplaned revenue passengers relative to 1987.

- The regional and local scheduled services showed the strongest growth in percentage terms for 1988 relative to 1987 by recording an increase of 25.2%. Its market share increased by 2.2 percentage points to 18.9%.
- The volume of passengers enplaned and deplaned on major charter services showed growth of 12.1% compared to 1987, increasing its market share slightly.
- The volume of revenue passengers enplaned and deplaned on major scheduled services increased by 7.2% relative to 1987. Despite this increase, the market share of the major scheduled services dropped by 2.3 percentage points in favour of the regional and local scheduled services.

TABLE 5.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Province and Territory, by Type of Service, 1988 and Percentage Change over 1987 (Preliminary Data).

Province and Territory	Major Scheduled Services	Change %	Regional and Local Sched. Services	Change %	Major Charter Services	Change %	Total	Change %
Province et territoire	Principaux services à horaire fixe	Variation	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Variation	Principaux services d'affrètement	Variation	Total	Variation
NFLD-TN	781,163	7.4	469,684	18.6	18,055	-12.9	1,268,902	10.9
NS-NÉ	1,784,258	4.1	728,365	24.1	29,725	12.3	2,542,348	9.2
NB	528,669	-5.6	277,689	63.5	249	-79.7	806,607	10.4
PEI-IPÉ	97,850	-5.9	107,504	28.9	256	-	205,610	9.8
QUE-QUÉ	7,212,218	4.9	2,106,102	28.6	1,175,692	25.8	10,494,012	11.1
ONT	20,062,860	9.1	3,141,880	11.7	2,605,817	10.8	25,810,557	9.6
MAN	2,317,444	8.1	394,634	19.0	92,933	2.7	2,805,011	9.3
SASK	1,077,947	9.7	239,800	9.8	17,157	-27.2	1,334,904	9.0
ALTA-ALB	6,793,045	9.3	971,630	22.9	240,785	11.4	8,005,460	10.8
BC-CB	7,969,785	4.9	3,614,424	37.6	403,216	-4.7	11,987,425	12.6
NWT-TNO	220,248	-3.5	388,910	28.8	935	-49.1	610,093	14.7
YT-TY	99,442	-7.2	39,731	243.5	888	-5.3	140,061	17.1
Canada	48,944,929	7.2	12,480,353	25.2	4,585,708	12.1	66,010,990	10.6

## SYMBOLS

- nil or zero.

... figures not appropriate or not applicable.

## REVUE SPÉCIALE:

## TRAFFIC DES TRANSPORTEURS AÉRIENS AUX AÉROPORTS CANADIENS

La tendance à la hausse observée au cours des trois premiers trimestres de 1988 a continué d'être apparente au quatrième trimestre alors que plus de 15 millions de passagers payants ont embarqué et/ou débarqué aux aéroports canadiens, augmentant de 11.5% comparativement au quatrième trimestre de 1987. Les chiffres pour 1988 ont atteint 66.0 millions de passagers payants embarqués et débarqués; une hausse de 10.6% par rapport à 1987.

Tel que montré au Tableau 5.1, les trois genres de services analysés - principaux services à horaire fixe, services à horaire fixe régionaux et locaux et principaux services d'affrètement - ont tous enregistré des augmentations du volume des passagers payants embarqués et débarqués relativement à 1987.

- Les services à horaire fixe régionaux et locaux ont enregistré la hausse la plus importante en termes de pourcentage pour 1988 comparativement à 1987, augmentant de 25.2%. Leur part du marché a augmenté de 2.2 points de pourcentage pour atteindre 18.9%.
- Le volume de passagers embarqués et débarqués sur les principaux services d'affrètement s'est accru de 12.1% par rapport à 1987, augmentant légèrement leur part du marché.
- Le volume de passagers payants embarqués et débarqués sur les principaux services à horaire fixe a augmenté de 7.2% relativement à 1987. Malgré cette hausse, la part du marché des principaux services à horaire fixe a diminué de 2.3 points de pourcentage en faveur des services à horaire fixe régionaux et locaux.

TABLEAU 5.1

Passagers payants embarqués et débarqués par province et territoire, selon le genre de service, 1988 et variation en pourcentage relativement à 1987 (données préliminaires.)

## SIGNES CONVENTIONNELS

- néant ou zéro.

... n'ayant pas lieu de figurer.



TABLE 5.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, Fourth Quarter and Annual 1988 (Preliminary Data).

TABLEAU 5.2

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 premiers aéroports canadiens, quatrième trimestre et annuel 1988 (données préliminaires.)

Rank	Airport	Fourth Quarter 1987	Fourth Quarter 1988	% Change Fourth Quarter 1988/1987	Annual 1987	Annual 1988	% Change 1988/1987
Rang	Aéroport	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation en % Quatrième trimestre	Annuel	Annuel	Variation en %
1	Lester B. Pearson International ONT	4,089,693	4,669,306	14.2	18,347,581	20,266,720	10.5
2	Vancouver International BC-CB	1,790,235	2,007,497	12.1	7,826,055	8,804,533	12.5
3	Montréal International QUE-QUE	1,374,599	1,560,333	13.5	5,968,160	6,535,535	9.5
4	Calgary International ALTA-ALB	922,001	1,008,758	9.4	4,049,357	4,549,424	12.3
5	Ottawa International ONT	586,783	659,206	12.3	2,436,600	2,710,887	11.3
6	Winnipeg International MAN	509,368	561,138	10.2	2,226,493	2,459,180	10.5
7	Halifax International NS-NÉ	477,265	516,711	8.3	2,123,440	2,324,978	9.5
8	Mirabel International QUE-QUE	381,652	421,420	10.4	1,974,340	2,213,964	12.1
9	Edmonton International ALTA-ALB	425,309	458,757	7.9	1,928,489	2,072,258	7.5
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	226,076	249,346	10.3	845,811	965,029	14.1
11	Victoria International BC-CB	157,032	180,688	15.1	667,866	761,604	14.0
12	Québec QUE-QUE	127,661	169,287	32.6	634,595	729,728	15.0
13	St. John's NFLD-TN	137,461	152,848	11.2	625,844	698,667	11.6
14	Regina SASK	137,079	153,506	12.0	595,966	654,249	9.8
15	Saskatoon SASK	138,157	148,979	7.8	590,999	642,765	8.8
16	Thunder Bay ONT	132,386	138,477	4.6	545,903	591,985	8.4
17	Kelowna BC-CB	100,232	92,873	-7.3	397,394	395,436	-0.5
18	Toronto Island ONT	110,268	80,172	-27.3	399,190	335,926	-15.8
19	Moncton NB	54,413	68,195	25.3	240,943	293,497	21.8
20	Windsor ONT	63,670	61,435	-3.5	277,842	283,108	1.9
21	Prince George BC-CB	66,842	67,785	1.4	224,656	275,340	22.6
22	London ONT	69,172	68,577	-0.9	284,597	252,285	-11.4
23	Saint John NB	50,471	55,475	9.9	229,239	247,970	8.2
24	Sudbury ONT	50,843	57,667	13.4	211,096	236,572	12.1
25	Sault Ste. Marie ONT	57,302	53,405	-6.8	226,186	223,826	-1.0
26	Fredericton NB	44,349	51,348	15.8	191,866	207,475	8.1
27	Charlottetown PEI-IPÉ	37,228	41,260	10.8	187,332	205,610	9.8
28	Timmins ONT	45,281	47,823	5.6	178,880	191,767	7.2
29	Yellowknife NWT-TNO	36,506	43,041	17.9	163,193	190,614	16.8
30	Sydney NS-NÉ	36,150	41,940	16.0	170,928	182,456	6.7
31	Deer Lake NFLD-TN	34,538	35,319	2.3	147,164	171,156	16.3
32	Sept-Îles QUE-QUE	31,599	35,851	13.5	122,920	150,601	22.5
33	Nanaimo BC-CB	19,538	29,928	53.2	84,142	144,584	71.8
34	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	25,269	27,760	9.9	109,353	141,383	29.3
35	Kamloops BC-CB	33,372	34,816	4.3	138,598	138,478	-0.1
36	Fort St. John BC-CB	28,925	38,068	31.6	124,082	137,004	10.4
37	Victoria Inner Harbour BC-CB	25,866	25,871	-	110,101	135,287	22.9
38	Prince Rupert BC-CB	25,945	28,343	9.2	110,195	131,345	19.2
39	Gander International NFLD-TN	27,427	28,532	4.0	115,429	124,720	8.0
40	Whitehorse YT-TY	20,919	24,055	15.0	104,974	123,659	17.8
41	Rouyn QUE-QUE	22,206	31,526	42.0	88,366	115,423	30.6
42	Val D'Or QUE-QUE	26,957	28,261	4.8	107,575	111,245	3.4
43	Lethbridge ALTA-ALB	26,884	31,528	17.3	107,578	110,717	2.9
44	Saguenay QUE-QUE	22,371	31,831	42.3	82,015	107,861	31.5
45	Thompson MAN	22,581	26,366	16.8	97,492	105,716	8.4
46	North Bay ONT	23,815	25,764	8.2	103,568	104,411	0.8
47	Grande Prairie ALTA-ALB	28,588	27,114	-5.2	103,829	103,214	-0.6
48	Castlegar BC-CB	21,654	22,880	5.7	85,562	95,926	12.1
49	Campbell River BC-CB	17,093	19,151	12.0	74,967	95,581	27.5
50	Cranbrook BC-CB	22,734	23,499	3.4	83,993	90,452	7.7
Total Top 50 Airports/Ensemble des 50 premiers aéroports		13,163,765	14,462,716	9.9	56,872,744	62,942,151	10.7
Total Canada		13,634,545	15,203,769	11.5	59,709,662	66,010,990	10.6

Note: The top 50 airports were determined from the annual 1988 data.

Note: Les premiers 50 aéroports ont été choisis à partir des données annuelles pour 1988.

As Table 5.2 indicates, the top 50 airports showed considerable fluctuations in the volumes of passengers enplaned and deplaned during 1988 compared to 1987. The variations ranged from -15.8% at Toronto Island to 71.8% at Nanaimo, with 44 of these airports showing increases.

#### Major Scheduled Services

- The major scheduled services accounted for 56.6% of the increase in traffic at the top 50 airports in 1988.
- London recorded the largest percentage increase in traffic for major scheduled services due to a service introduced by Canadian Airlines International in June 1987. Overall, the increase was not reflected at London as the major scheduled services' traffic represented only 7.9% of the total traffic and the regional and local scheduled services recorded a large decrease in passenger traffic.
- Grande Prairie (-75.2%), Castlegar (-60.4%), Windsor (-31.5%), Val d'Or (-30.6%) and Fort St. John (-26.7%) recorded substantial decreases in major scheduled services in 1988 compared to 1987. In most cases, the traffic carried on the major scheduled services dropped in favour of the regional and local scheduled services.

#### Regional and Local Scheduled Services

- The regional and local scheduled services accounted for 35.2% of the increase in traffic at the top 50 airports in 1988.
- Annual increases for regional and local scheduled services were recorded at nearly all the top 50 sites with some sites experiencing very strong growth, namely Nanaimo (353.5%), Whitehorse (337.2%), Prince George (233.3%) and Windsor (189.2%).
- The total traffic at Toronto Island recorded the largest percentage decrease during 1988. This decrease was almost entirely due to a drop in the number of passengers travelling on regional and local scheduled carriers.

#### Major Charter Services

- Major charter services registered an increase of 16.5% during the fourth quarter of 1988 compared to 1987. The largest percentage increase was recorded at London where Odyssey International, an airline division of Soundair Corporation, introduced charter services in November 1988.
- Lester B. Pearson International accounted for 55.9% of the total passengers travelling on charter services in 1988. Mirabel, the second ranking charter airport, handled 18.4% of the total passengers enplaned and deplaned on major charter services in 1988.

Comme l'indique le Tableau 5.2, les 50 principaux aéroports ont montré des variations considérables dans les volumes de passagers embarqués et débarqués au cours de 1988 par rapport à 1987. Les variations se sont échelonnées entre -15.8% à Toronto Island et 71.8% à Nanaimo; 44 de ces aéroports ont montré des augmentations.

#### Principaux services à horaire fixe

- Les principaux services à horaire fixe étaient responsables pour 56.6% de l'augmentation du trafic aux 50 principaux aéroports en 1988.
- L'aéroport de London a enregistré la plus forte augmentation de trafic en termes de pourcentage pour les principaux services à horaire fixe. Cette augmentation est le résultat d'un nouveau service aérien introduit par les Lignes aériennes Canadian International en juin 1987. Au niveau du total des passagers embarqués et débarqués à London, cette augmentation n'est pas visible car les principaux services à horaire fixe ne représentent que 7.9% du trafic total à cet aéroport alors que les services régionaux et locaux ont enregistré une forte diminution de leur trafic de passagers.
- Les aéroports de Grande Prairie (-75.2%), Castlegar (-60.4%), Windsor (-31.5%), Val d'Or (-30.6%) et Fort St. John (-26.7%) ont enregistré des baisses substantielles de trafic au niveau des principaux services à horaire fixe en 1988 comparativement à 1987. Dans la plupart des cas, le trafic de passagers voyageant sur les principaux services à horaire fixe a diminué en faveur des services à horaire fixe régionaux et locaux.

#### Services à horaire fixe régionaux et locaux

- Les services à horaire fixe régionaux et locaux étaient responsables de 35.2% de l'augmentation du trafic aux 50 principaux aéroports en 1988.
- Des augmentations annuelles furent enregistrées à presque tous les 50 principaux sites pour les services à horaire fixe régionaux et locaux. Certains sites ont montré des hausses de grande importance, tels les aéroports de Nanaimo (353.5%), Whitehorse (337.2%), Prince George (233.3%) et Windsor (189.2%).
- Le trafic total à l'aéroport de Toronto Island a enregistré la plus importante baisse en pourcentage durant 1988. Cette baisse est presque entièrement attribuable à la diminution des passagers voyageant avec des transporteurs à horaire fixe régionaux et locaux.

#### Principaux services d'affrètement

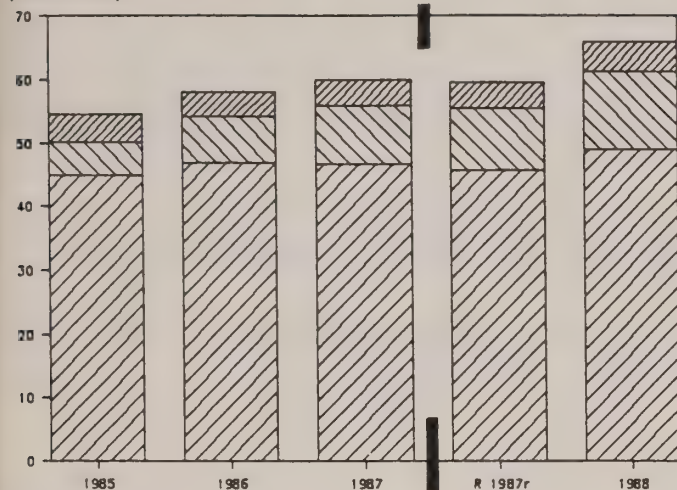
- Les principaux services d'affrètement ont enregistré une hausse de 16.5% au cours du quatrième trimestre de 1988 comparativement à 1987. L'augmentation en pourcentage la plus importante fut enregistrée à l'aéroport de London où furent introduits des services d'affrètement par un nouvel affréteur, Odyssey International, une division ligne aérienne de la société Soundair, en novembre 1988.
- L'aéroport international Lester B. Pearson est responsable de 55.9% du total des passagers voyageant sur les principaux services d'affrètement en 1988. L'aéroport de Mirabel, deuxième au classement des aéroports d'affrètement, a desservi 18.4% du total des passagers embarqués et débarqués sur les principaux services d'affrètement en 1988.



Figure 5.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers, by Type of Service, 1985-1988

(Millions)



N.B. In order to provide comparable data for 1988, the 1987 data have been revised to reflect the new statistical reporting requirements of the National Transportation Act, 1987.

#### Overview: 1985-1988

Figure 5.1 shows revenue passengers enplaned and deplaned, by type of service, for the years 1985 through 1988.

Throughout the period reviewed, the major scheduled services dominated the regional and local scheduled services and major charter services. Nevertheless, the market share of the major scheduled services has continued to decrease while the market shares of the regional and local scheduled services and, to a lesser degree, the major charter services have grown.

Since 1985, the percentage increase in the volume of passengers carried on regional and local scheduled services has surpassed the overall passenger growth. Passenger traffic on regional and local carriers grew almost 30% each year from 1985 to 1987.

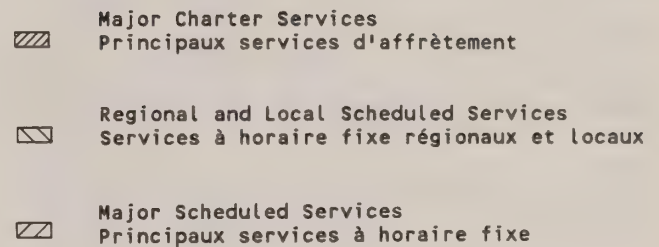
The same trend was observed in 1988; the regional and local scheduled services recorded an annual increase of 25.2% in passengers enplaned and deplaned, continuing the momentum that started a few years ago. In 1988, however, the rate of growth appears to have slowed.

The 4.6 million passengers enplaned and deplaned on major charter services in 1988 showed a return to the level of traffic recorded in 1985. In 1986 and 1987, the passenger volumes had reached 4.0 million.

For information on the methodology and limitations of these surveys and for data not appearing in Table 5.2, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Figure 5.1

Passagers payants embarqués et débarqués, par genre de service, 1985-1988



N.B. Afin de produire des données comparables pour 1988, les données de 1987 furent ajustées en fonction des nouvelles spécifications pour la déclaration de statistiques selon la Loi nationale des transports, 1987.

#### Aperçu: 1985-1988

La Figure 5.1 montrent les passagers embarqués et débarqués, par genre de service, pour les années 1985 à 1988.

Au cours de la période observée, les principaux services à horaire fixe ont dominé les services à horaire fixe régionaux et locaux ainsi que les principaux services d'affrètement. Par contre, la part du marché des principaux services à horaire fixe a continué de diminuer tandis que la part du marché des services à horaire fixe régionaux et locaux et, dans une moindre mesure, celle des principaux services d'affrètement ont augmenté.

Depuis 1985, l'augmentation en pourcentage du volume de passagers transportés sur les services à horaire fixe régionaux et locaux a dépassé la hausse globale pour tous les passagers. Le trafic de passagers des transporteurs régionaux et locaux a augmenté à un taux de près de 30% par année de 1985 à 1987.

La même tendance est observée en 1988; les services à horaire fixe régionaux et locaux ont enregistré une augmentation annuelle de 25.2% du nombre de passagers embarqués et débarqués, continuant ainsi le mouvement engendré il y a quelques années. En 1988, toutefois, le taux de croissance semble avoir diminué.

Les 4.6 millions de passagers embarqués et débarqués enregistrés pour les principaux services d'affrètement en 1988 montraient un retour au niveau de trafic enregistré en 1985. En 1986 et 1987, les volumes de passagers avaient atteint 4.0 millions.

Pour des informations sur la méthodologie et les limites de ces enquêtes ainsi que pour des données qui n'apparaissent pas au Tableau 5.2, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

August 1989

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

AOÛT 1989

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Catalogue	Canada	Foreign \$ Autre	Catalogue
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00	41.00	51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Q., issued in 1986.	27.00	28.50	51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	79.00	95.00	52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00	120.00	52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216 Rail in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	52-216 Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	16.00	19.00	53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	34.00	41.00	54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication, please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro de télécopieur 1-613-951-1584.

August 1989

AOÛT 1989

In the next few months, watch for our revised publications on air transportation. The first issue of the revised publication 51-002 will contain operational and financial civil aviation data as well as fare basis data for the first quarter 1988 while the first issue of the revised publication 51-005 will cover the airport activity statistics for the first quarter 1989.

Au cours des prochains mois, surveillez nos publications modifiées sur le transport aérien. La première édition de la publication modifiée 51-002 englobera des données opérationnelles et financières sur l'aviation civile ainsi que des données sur la base tarifaire pour le premier trimestre de 1988 alors que la première édition de la publication modifiée 51-005 contiendra des statistiques sur l'activité aéroportuaire pour le premier trimestre de 1989.

The publications 51-204, 51-205 and 51-207 will provide you with information on air passenger origin and destination for the year 1988.

Les publications 51-204, 51-205 et 51-207 vous fourniront des renseignements sur l'origine et la destination des passagers aériens pour l'année 1988.

Subscribe today by completing the order form on the back or call toll-free 1-800-267-6677.

Abonnez-vous dès maintenant en remplissant le bon de commande au verso ou composez le numéro sans frais 1-800-267-6677.





# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057



Vol. 21, No. 9

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary financial data reported by Level I air carriers for the first six months of 1989 show an operating loss of \$34.4 million compared to an operating income of \$24.1 million for the same period in 1988.
- o In May 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.1% over May of 1988.
- o Preliminary data show that total enplaned and deplaned revenue passengers declined -1.1% in the first quarter of 1989 compared with the same period of the previous year. The total number of passengers enplaned and deplaned was 16.0 million. Of this total, 67.0% were carried on major scheduled services, 21.2% on regional and local scheduled services and 11.8% on major charter services.
- o The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 1,938,560 during the fourth quarter 1988, up 17.8% compared to the fourth quarter of 1987. On an annual basis, transborder scheduled passengers have recorded an 11.9% increase in 1988 compared to 1987.
- o Preliminary fourth quarter 1988 data show an increase of 20.6% in the volume of cargo enplaned and deplaned on major scheduled services over the same period in 1987.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1989.

Vol. 21, N° 9

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les finances déclarées par les transporteurs aériens de niveau I pour les six premiers mois de 1989 indiquent une perte d'exploitation de 34.4 millions de dollars comparativement à un revenu d'exploitation de 24.1 millions de dollars pour la même période en 1988.
- o Au cours du mois de mai 1989, le nombre total de mouvements enregistrés aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada a augmenté de 4.1% par rapport au mois de mai 1988.
- o Les données préliminaires indiquent que le total des passagers payants embarqués et débarqués a diminué de -1.1% au cours du premier trimestre de 1989 comparé à la même période en 1988. Le nombre total de passagers embarqués et débarqués s'est chiffré à 16.0 millions, dont 67.0% ont voyagé sur les principaux services à horaire fixe, 21.2% sur des services à horaire fixe régionaux et locaux et 11.8% sur les principaux services d'affrètements.
- o Au cours du quatrième trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,938,560; en hausse de 17.8% par rapport au quatrième trimestre de 1987. Sur une base annuelle, le trafic transfrontalier des passagers a enregistré une augmentation de 11.9% en 1988 comparé à 1987.
- o Les données préliminaires du quatrième trimestre 1988 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées, transportées sur les principaux services à horaire fixe, montrent une augmentation de 20.6% comparativement à la même période en 1987.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1989.



TABLE 1.

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, June 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juin 1989 (données préliminaires).

OPERATIONAL STATISTICS	June 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Juin	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,257	-9.0	6,879	-9.6	- Intérieur
- International	579	5.5	3,170	6.6	- International
- Total	1,836	-4.9	10,049	-5.0	- Total
Passengers - Charter	96	-27.8	1,338	-18.8	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,932	-6.3	11,387	-6.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 983 271	-2.5	10 243 202	-2.7	unitaires - Intérieur
- International	2 363 986	6.6	11 951 750	10.1	- International
- Total	4 347 258	2.2	22 194 952	3.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	366 861	-24.6	3 810 361	-19.7	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 714 119	-0.5	26 005 314	-0.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	6 087 282	1.6	33 268 880	8.3	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	511 866	-22.5	4 913 066	-18.9	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 599 148	-0.8	38 181 947	3.8	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	71.4	...	66.7	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	71.7	...	77.6	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	71.4	...	68.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	119 870	8.7	650 123	9.2	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	2 696	-29.1	21 223	-28.2	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	122 566	7.4	671 346	7.4	chandises - Total
Hours Flown	61	-1.6	363	2.3	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	334 338	0.2	1 893 426	2.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A partir de janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, April, May, June, 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Statistiques(1) mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, Avril, Mai, Juin, 1989 (données préliminaires).

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1989 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1989 Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>April</b>					<b>Avril</b>
Operating Revenues - Unit toll	383,573	7.5	1,453 989	4.5	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	24,930	-38.7	161,113	-16.3	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	428,309	3.1	1,702,820	3.3	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	455,494	8.0	1,794,671	7.5	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	18,963	7.2	74,192	11.2	Total des frais d'intérêt
<b>May</b>					<b>Mai</b>
Operating Revenues - Unit toll	423,994	2.2	1,877,983	4.0	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	11,829	-38.9	172,942	-14.6	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	467,338	3.5	2,170,158	3.3	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	471,212	8.0	2,265,883	7.6	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	18,841	3.5	93,033	9.6	Total des frais d'intérêt
<b>June</b>					<b>Juin</b>
Operating Revenues - Unit toll	476,468	6.0	2,354,451	4.4	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	17,161	-40.6	190,103	-17.8	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	523,180	1.7	2,693,339	3.5	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	461,877	-2.0	2,727,760	5.8	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	21,597	30.0	114,630	12.9	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines will now be published after the end of each quarter, rather than every month. This is a result of changes in the reporting procedures by the participating carriers, commencing January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens seront maintenant publiées à la fin de chaque trimestre plutôt qu'à chaque mois. Cette modification résulte des changements apportés dans les procédures de déclaration des transporteurs participants commençant en janvier 1989.



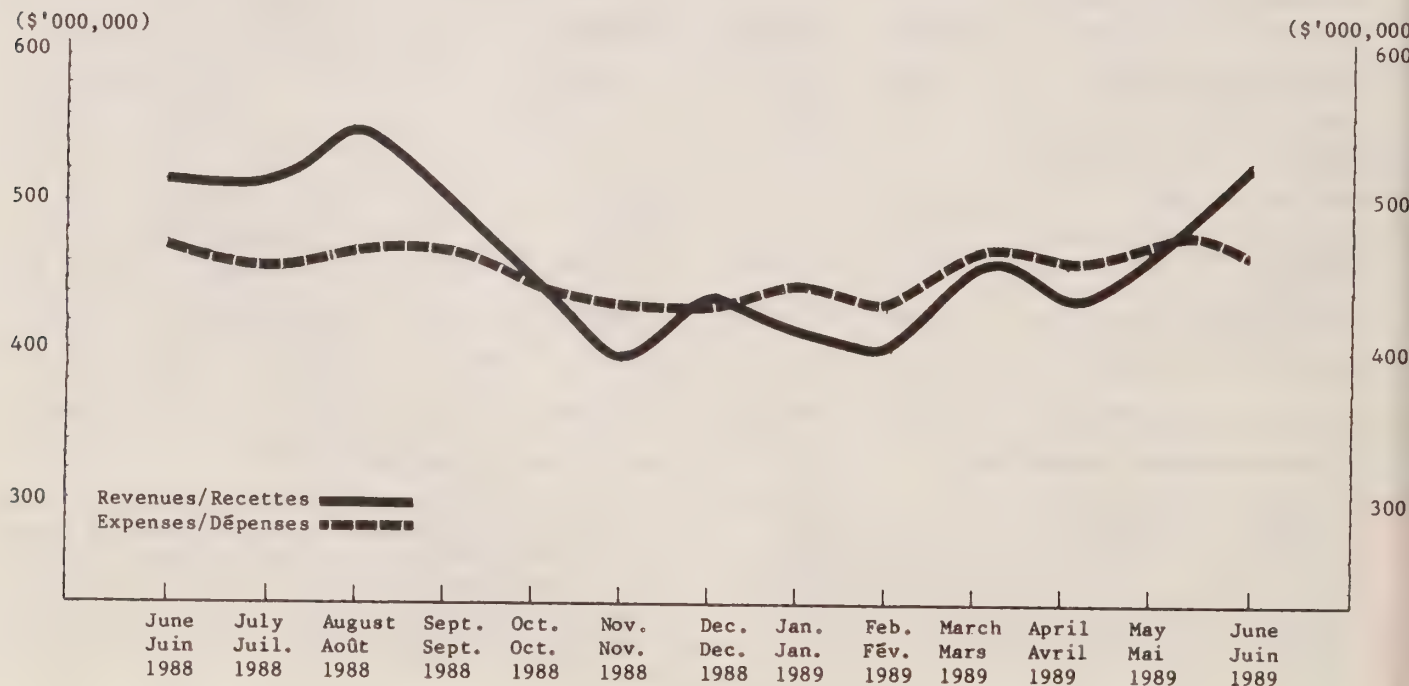
A year-to-date comparison of the Level 1 figures for June 1989 over June 1988 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 3.8%. Domestic unit toll passenger-kilometres decreased by 2.7% while international unit toll passenger-kilometres were up by 10.1%. A similar year-to-date comparison of charter data shows that passenger-kilometres decreased by 19.7% for the same time period.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. The months of May to October normally show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas, during the winter months (November to April), the operating expenses usually exceed the operating revenues resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of December, 1988 and May, 1989.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating loss of \$34.4 million as of June 1989. For the same period of 1988, the carriers had recorded a \$24.1 million operating income.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from June 1988 to June 1989.



Une comparaison des chiffres pour les six premiers mois de 1989 par rapport à la même période en 1988 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 3.8%. Les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont diminué de 2.7% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 10.1%. Une comparaison semblable des données pour les services d'affrètements démontre que les passagers-kilomètres ont diminué de 19.7% au cours de la même période.

La Figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La Figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de décembre, 1988 et mai, 1989.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 34.4 millions de dollars pour les six premiers mois de 1989. Pour la même période en 1988, ces transporteurs avaient enregistré un revenu d'exploitation de 24.1 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de juin 1988 à juin 1989.

TABLE 3.

**Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. May 1989 (Preliminary Data).**

TABLEAU 3.

**Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mai 1989 (données préliminaires).**

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1989	% Change May 1989/1988	Year-to-date 1989	% Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai	Variation en % Mai	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	29,833	0.7	129,154	2.7
2	Lester B Pearson International ONT	28,540	-3.3	143,771	4.5
3	Montréal International QUE-QUE	21,649	21.7	95,586	21.8
4	Abbotsford BC-CB	19,931	38.1	79,647	21.4
5	Calgary International ALTA-ALB	19,417	3.7	89,315	2.2
6	St. Hubert QUE-QUE	18,841	2.4	72,508	16.8
7	Buttonville ONT	18,652	3.3	74,667	18.0
8	Victoria International BC-CB	18,631	3.3	81,157	5.7
9	Boundary Bay BC-CB	16,883	20.3	78,742	28.0
10	Ottawa International ONT	15,482	-4.5	77,550	11.5
11	Winnipeg International MAN	14,148	3.2	62,779	0.0
12	Québec QUE-QUE	13,955	-17.9	51,467	6.6
13	Hamilton City ONT	12,504	0.9	48,699	-12.0
14	Edmonton Municipal ALTA-ALB	12,263	9.2	53,492	7.8
15	St. Andrews MAN	11,829	13.7	54,518	24.6
16	Springbank ALTA-ALB	10,869	13.3	54,319	35.3
17	Thunder Bay ONT	10,605	-4.1	46,891	2.5
18	Pitt Meadows BC-CB	10,567	3.1	50,803	9.0
19	Oshawa ONT	10,207	19.2	39,761	7.7
20	Halifax International NS-NÉ	10,028	8.6	46,361	24.4
21	Saskatoon SASK	9,979	-1.5	48,385	-2.8
22	London ONT	9,955	-2.8	46,423	9.7
23	Langley BC-CB	9,703	-2.3	45,347	-14.4
24	Toronto Island ONT	9,300	-29.6	38,399	-37.7
25	St Honoré QUE-QUE	9,268	4.1	27,724	13.8
<b>Total - above airports/Aéroports ci-dessus</b>		<b>373,039</b>	<b>3.4</b>	<b>1,637,465</b>	<b>7.3</b>
<b>Total - Transport Canada Towers (60)/</b>		<b>548,796</b>	<b>4.1</b>	<b>2,389,017</b>	<b>7.4</b>
<b>Total - Tours de Transports Canada (60)</b>					

In May 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.1% from May of 1988. Itinerant movements increased by 3.6% to 335,254 while local movements increased by 4.7% to 213,542 when compared to the same month last year.

In the first five months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 7.4% over the same period last year. Itinerant movements are up 6.5% to 1,458,644 while local movements have increased by 8.8% over the first five months of 1988 to 930,373.

The largest percentage increase in May was 73.6% at Villeneuve, Alberta. The largest decrease was -29.6% at Toronto Island airport.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Pour le mois de mai 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 4.1% par rapport au mois de mai 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 335,254, soit une hausse de 3.6% par rapport au mois de mai 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 4.7% pour atteindre 213,542.

Au cours des cinq premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 7.4% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,458,644 soit une hausse de 6.5% par rapport aux cinq premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 8.8% pour s'établir à 930,373.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Villeneuve, Alberta, soit une hausse de 73.6%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de -29.6%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 25 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1989. (Preliminary Data).

Rank	Airport	Major Scheduled Services
Rang	Aéroport	Principaux services à horaire fixe
1	Lester B. Pearson International ONT	3,710,781
2	Vancouver International BC-CB	1,564,216
3	Montréal International QUE-QUE	1,251,788
4	Calgary International ALTA-ALB	904,299
5	Mirabel International QUE-QUE	289,961
6	Ottawa International ONT	532,050
7	Winnipeg International MAN	466,446
8	Halifax International NS-NÉ	331,427
9	Edmonton International ALTA-ALB	409,555
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	153,063
11	Québec QUE-QUE	45,740
12	Victoria International BC-CB	26,304
13	Regina SASK	123,910
14	Saskatoon SASK	121,968
15	St. John's NFLD-TN	99,011
16	Thunder Bay ONT	84,475
17	Kelowna BC-CB	63,791
18	Moncton NB	34,658
19	Toronto Island ONT	-
20	London ONT	3,714
21	Prince George BC-CB	41,395
22	Sault Ste Marie ONT	17,458
23	Sudbury ONT	16,385
24	Windsor ONT	21,696
25	Fredericton NB	25,574

Total of above airports/

Total des aéroports ci-dessus

10,339,665

2,214,849

1,872,458

14,426,972

-1.5

Total Canada

10,699,989

3,386,874

1,879,250

15,966,113

-1.1

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 25 principaux aéroports canadiens, par genre de service, premier trimestre 1989 (données préliminaires).

Major Charter Services	Regional and Local Sched. Services	Major Scheduled Services	Total	% Change First Quarter 1989/1988
Principaux services d'affrètement	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Principaux services à horaire fixe	Total	Variation en % premier trimestre
997,781	270,676	3,710,781	4,979,238	0.6
142,384	374,730	1,564,216	2,081,330	2.9
107,776	261,047	1,251,788	1,620,611	1.7
57,470	118,651	904,299	1,080,420	-6.5
346,826	11,248	289,961	648,035	5.4
16,572	98,460	532,050	647,082	-2.0
63,987	50,549	466,446	580,982	-7.9
13,563	160,263	331,427	505,253	-7.1
59,573	11,481	409,555	480,609	-9.2
70	110,027	153,063	263,160	4.2
40,581	105,342	45,740	191,663	3.8
6,048	133,827	26,304	166,179	-14.3
7,992	22,138	123,910	154,040	-13.2
5,038	26,342	121,968	153,348	-11.5
363	50,139	99,011	149,513	-5.2
-	48,971	84,475	133,446	-11.8
1,879	34,240	63,791	99,910	-6.5
-	36,346	34,658	71,004	-3.3
91	68,054	-	68,145	-24.2
4,383	57,441	3,714	65,538	-9.7
-	21,731	41,395	63,126	3.7
-	41,964	17,458	59,422	-3.9
40	42,337	16,385	58,762	-7.9
41	33,346	21,696	55,083	-26.1
-	25,499	25,574	51,073	3.8

o Le total des passagers payants embarqués et débarqués a diminué de -1.1% au cours du premier trimestre de 1989 comparé à la même période en 1988. Le nombre total de passagers embarqués et débarqués s'est chiffré à 16.0 millions, les deux tiers duquel ont voyagé sur les principaux services à horaire fixe.

o Au cours du premier trimestre de 1989, les services à horaire fixe régionaux et locaux ont continué d'enregistrer de fortes augmentations, reflétant une hausse de 25.7% pour l'ensemble du Canada. Parmi les 25 principaux aéroports canadiens, 21 ont enregistré des augmentations au cours du premier trimestre de 1989 comparé à la même période en 1988. La plus forte diminution fut enregistrée à Toronto Island (-24.2%) qui a tout de même accueilli 68,054 passagers.

o Selon les données préliminaires du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers payants embarqués et débarqués qui ont voyagé sur les principaux services d'affrètement a augmenté de 13.3% (passant de 1,658,898 à 1,879,250 passagers) comparé à la même période en 1988. Dû à cette augmentation (1.4 points de pourcentage), la part des principaux services d'affrètement se chiffre maintenant à 11.8% du nombre total de passagers payants embarqués et débarqués.

o Total enplaned and deplaned revenue passengers declined -1.1% in the first quarter of 1989 compared with the same period of the previous year. The total number of passengers enplaned and deplaned was 16.0 million, two thirds of which were carried on major scheduled services.

o During the first quarter of 1989, regional and local scheduled services continued to register strong growth, increasing by 25.7% for total Canada. Among the top 25 Canadian airports, 21 recorded an increase during the first quarter 1989 compared to the same period of 1988. Toronto Island recorded the largest decrease (-24.2%) to reach a count of 68,054 passengers.

o Preliminary first quarter 1989 data of enplaned and deplaned revenue passengers who travelled on major charter services, show an increase of 13.3% (from 1,658,898 to 1,879,250 passengers) over the same period in 1988. This increase (1.4 percentage points), brings the share of the major charter services to 11.8% of the total number of enplaned and deplaned revenue passengers.



Figure 4.1

Revenue Passengers Enplaned and Deplaned on Scheduled and Major Charter Services, by Region, First Quarter 1988 and 1989, in Millions.

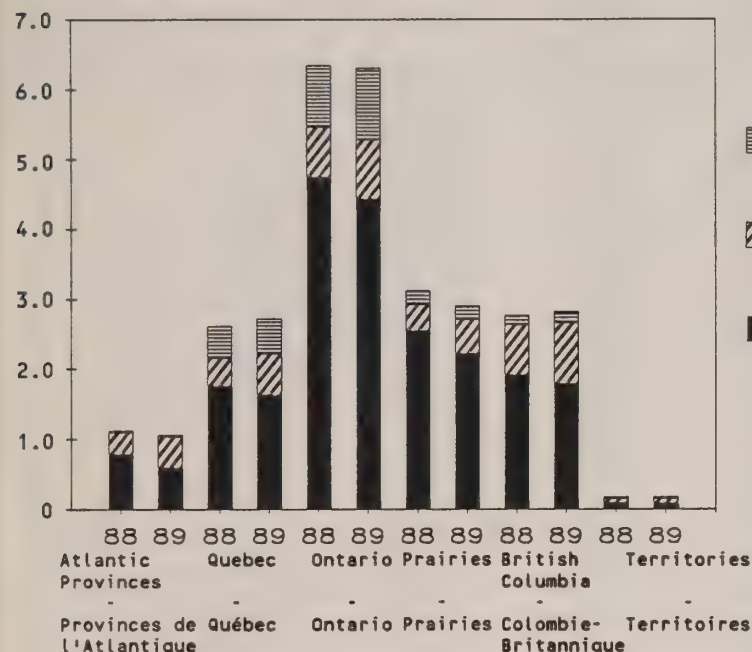


Figure 4.1

Passagers payants embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe et d'affrètement majeurs, par région, premier trimestre de 1988 et 1989, en millions.

- o The share of total traffic enplaned and deplaned by the major scheduled services dropped from 73.0% in the first quarter of 1988 to 67.0% in the first quarter of 1989. In fact, the share dropped in each of the six regions, with the largest decrease occurring in the Atlantic region (13.4 percentage points).
- o Compared to the first quarter 1988, regional and local scheduled services recorded strong growth in all of the six regions. The strongest increases were recorded for Quebec (45.4%) and for the Atlantic region (36.2%).
- o A combination of factors such as recent network expansion (e.g. Quebecair in the Atlantic region), entry of new carrier to the airline market (e.g. Air Alliance in the Quebec region) as well as a continuous shifting of passenger traffic from the major airlines to their affiliated regional and local carriers have accounted for most of the increase in traffic recorded on the scheduled regional and local services.
- o Of the six regions, four showed an increase in the number of charter passengers ranging from 4.3% for the Prairies to 17.0% for Ontario. In Ontario, Lester B. Pearson International is responsible for nearly all of the increase that occurred in that province.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

- o La part du trafic total embarqué et débarqué qui revient aux principaux services à horaire fixe est passée de 73.0% durant le premier trimestre de 1988 à 67.0% durant le premier trimestre de 1989. Les parts du marché ont baissé dans chacune des six régions et la plus forte diminution (13.4 points de pourcentage) fut observée pour la région de l'Atlantique.
- o Comparé au premier trimestre de 1988, les services à horaire fixe régionaux et locaux ont enregistré de fortes augmentations dans chacune des six régions. Les régions qui ont connu les hausses les plus notables ont été le Québec (45.4%) et les provinces de l'Atlantique (36.2%).
- o Une combinaison de facteurs tels que la récente expansion des réseaux (p. ex. Québecair dans la région de l'Atlantique), l'arrivée de nouveaux transporteurs dans le marché aérien (p. ex. Air Alliance dans la région du Québec) et le transfert incessant du trafic de passagers des principaux transporteurs à leurs affiliés régionaux et locaux a contribué à la plus grande part de l'augmentation du trafic de passagers enregistré pour les services à horaire fixe régionaux et locaux.
- o On note une augmentation du nombre de passagers voyageant sur des vols affrétés dans quatre des six régions; allant de 4.3% pour les Prairies à 17.0% pour l'Ontario. En Ontario, l'aéroport international Lester B. Pearson est responsable de la presque totalité de l'augmentation enregistrée dans cette province.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).

TABLE 5.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1988 (Preliminary Data).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1988 (données préliminaires).

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1987	Fourth Quarter 1988	Annual 1987	Annual 1988	% Change Annual 1988/1987
Rang	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Annuel	Annuel	Variation en % Annuel
1	Toronto - New York	163,500	179,600	722,630	754,550	4.4
2	Montréal - New York	75,550	86,610	339,990	384,340	13.0
3	Toronto - Chicago	63,450	73,160	283,200	337,700	19.2
4	Toronto - Boston	56,400	62,980	223,300	246,030	10.2
5	Toronto - Los Angeles	47,360	54,550	202,040	212,800	5.3
6	Montréal - Miami	40,680	49,900	156,710	169,220	8.0
7	Vancouver - Los Angeles	32,810	46,550	157,600	190,900	21.1
8	Toronto - Miami	33,720	46,350	146,050	160,720	10.0
9	Toronto - San Francisco	29,430	36,140	134,550	159,240	18.4
10	Montréal - Boston	35,160	34,850	151,330	149,630	-1.1
11	Toronto - Washington/Baltimore	26,700	30,770	106,480	117,730	10.6
12	Toronto - Tampa/St. Petersburg	27,070	30,720	123,130	121,440	-1.4
13	Calgary - Los Angeles	23,350	27,840	104,380	126,990	21.7
14	Toronto - Philadelphia	19,440	26,410	80,000	112,850	41.1
15	Vancouver - San Francisco	18,380	26,200	101,200	123,510	22.0
16	Montréal - Ft. Lauderdale	26,260	21,470	91,960	66,560	-27.6
17	Montréal - Los Angeles	16,740	20,590	70,720	81,240	14.9
18	Toronto - Cleveland	16,690	20,360	71,020	72,900	2.6
19	Montréal - Chicago	17,920	20,330	80,810	89,710	11.0
20	Montréal - Tampa/St. Petersburg	16,430	19,440	65,900	71,140	8.0
21	Vancouver - Seattle/Tacoma	13,070	19,310	87,170	135,680	55.6
22	Toronto - Detroit	19,720	17,550	94,490	73,600	-22.1
23	Toronto - Dallas/Ft. Worth	14,500	16,800	66,950	68,470	2.3
24	Toronto - Atlanta	12,460	16,630	55,520	73,470	32.3
25	Montréal - Washington/Baltimore	16,160	16,460	59,440	65,160	9.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		862,950	1,001,570	3,776,570	4,165,580	10.3
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,644,360	1,938,560	7,306,320	8,180,840	12.0

The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 1,938,560 during the fourth quarter 1988, up 17.9% compared to the fourth quarter of 1987. On an annual basis, transborder scheduled passengers have recorded an 12.0% increase in 1988 compared to 1987.

The addition of AirBC and Time Air on January 1, 1988 to this survey had some impact on routes served by those carriers (e.g. Vancouver-Seattle/Tacoma). Other large increases, such as for the Toronto-Philadelphia (41.1%) and Toronto-Atlanta (32.3%) corridors were recorded. These increases were partly due to increased traffic recorded by some U.S. carriers.

The largest annual decrease (-27.6%) was recorded for Montréal-Ft. Lauderdale for which strong traffic increases had been registered throughout 1987. Toronto-Detroit also recorded a strong decrease (-22.1%) which reflects a drop in passenger traffic reported by one of the major operating carriers.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

Au cours du quatrième trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,938,560, en hausse de 17.9% par rapport au quatrième trimestre de 1987. Sur une base annuelle, le trafic transfrontalier des passagers voyageant sur vols à horaire fixe a enregistré une augmentation de 12.0% en 1988 comparé à 1987.

La nouvelle participation de AirBC et Time Air depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988 à cette enquête a affecté les routes desservies par ces transporteurs (par exemple, Vancouver-Seattle/Tacoma). Des augmentations importantes ont été enregistrées pour les paires de villes Toronto-Philadelphie (41.1%) et Toronto-Atlanta (32.3%). Ces augmentations sont en partie causées par des hausses importantes de trafic déclarées par certains transporteurs aériens américains.

La diminution annuelle (-27.6%) la plus importante fut enregistrée pour le marché de Montréal-Ft. Lauderdale qui avait connu de très fortes augmentations au cours de 1987. On observe de plus une forte diminution (-22.1%) pour Toronto-Détroit, qui résulte d'une baisse de passagers rapportée par un des principaux transporteurs opérant sur cette route.

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 6.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports.  
Fourth Quarter 1988 (Preliminary Data).

TABLEAU 6.

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - quatrième trimestre, 1988 (données préliminaires).

Rank Rang	Airports Aéroports	Fourth Quarter 1987 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1988 Quatrième trimestre	% Change Fourth Quarter 1988/1987 Variation en % Quatrième trimestre
		('000 kg)	('000 kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	58 289	67 732	16.2
2	Mirabel International QUE-QUE	20 143	27 714	37.6
3	Vancouver International BC-CB	23 242	26 011	11.9
4	Montréal International QUE-QUE	6 201	8 584	38.4
5	Calgary International ALTA-ALB	6 837	7 984	16.8
6	Halifax International NS-NÉ	4 577	6 165	34.7
7	Edmonton International ALTA-ALB	5 207	5 181	-0.5
8	Winnipeg International MAN	2 545	4 079	60.3
9	Ottawa International ONT	1 106	1 694	53.2
10	St. John's Nfld-TN	1 210	1 476	22.0
11	Goose Bay Nfld-TN	478	522	9.2
12	Iqaluit NWT-TNO	702	515	-26.6
13	Yellowknife NWT-TNO	308	484	57.1
14	Regina SASK	203	427	110.3
15	Saskatoon SASK	279	389	39.4
16	Saint John NB	276	362	31.2
17	Resolute Bay NWT-TNO	259	355	37.1
18	Kuujuuaq QUE-QUE	363	336	-7.4
19	Moncton NB	211	326	54.5
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	192	300	56.3
21	Charlottetown PEI-IPE	145	252	73.8
22	Thunder Bay ONT	227	244	7.5
23	Norman Wells NWT-TNO	161	229	42.2
24	Québec QUE-QUE	181	188	3.9
25	Inuvik NWT-TNO	117	185	58.1
26	Whitehorse YT-TY	198	173	-12.6
27	Fredericton NB	92	163	77.2
28	Kelowna BC-CB	102	143	40.2
29	Fort St. John BC-CB	307	133	-56.7
30	Val D'Or QUE-QUE	179	132	-26.3
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 principaux aéroports		134 337	162 478	20.9
Total Canada		136 386	164 485	20.6

Fourth quarter 1988 enplaned and deplaned cargo volume on major scheduled services increased by 20.6% (28.1 million kg) over the same period of the previous year.

Cargo traffic at Mirabel International increased by 37.6% (7,571,000 kg). The majority of this growth was the result of a 50% increase in cargo-only flights. Further, fully 75% of the increase occurred on international routes. With respect to Montreal International, enplaned and deplaned cargo increased by 38.4% (2,383,000 kg).

Winnipeg and Ottawa International airports also experienced large increases, augmenting their cargo volumes by 60.3% and 53.2% respectively over the comparison period.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur les principaux services à horaire fixe au cours du quatrième trimestre de 1988 a augmenté de 20.6% (28.1 millions de kg) par rapport à la même période en 1987.

Le trafic de marchandises à l'aéroport international de Mirabel a augmenté de 37.6% (7,571,000 kg). Cet accroissement résulte en grande partie d'une augmentation de 50% des vols consacrés uniquement au transport des marchandises. De plus, 75% de cette augmentation s'est produite sur des routes internationales. En ce qui concerne l'aéroport international de Montréal, les marchandises embarquées et débarquées ont augmenté de 38.4% (2,383,000 kg).

Les aéroports de Winnipeg et d'Ottawa ont également enregistré des augmentations importantes, accroissant leur volume de marchandises de 60.3% et 53.2% respectivement, au cours de la période de comparaison.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

September 1989

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

Septembre 1989

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 21, No. 10

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers for the first seven months of 1989 show that domestic passenger-kilometres decreased by 3.8% while international passenger-kilometres increased by 9.2% over the same period of 1988.
- o Preliminary first quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,876,162, up 13.7% from the 1988 figures.
- o Preliminary first quarter 1989 data show an increase of 12.8% (18.3 million kg) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988.
- o Preliminary data reported by three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair - indicate that 61.9% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first two quarters of 1988, up from 52.9% for the corresponding period in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.7% of total volume for the first two quarters of 1988, which represents an increase of 7.1 percentage points compared to the same period a year earlier.

## RECENT RELEASE

- o Air Carrier Operations in Canada, January-March 1988 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1989.

Vol. 21, N° 10

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens pour les sept premiers mois de 1989 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 3.8% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 9.2% par rapport à la même période en 1988.
- o Les statistiques préliminaires du premier trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement internationaux, a augmenté de 13.7% (de 1,650,334 à 1,876,162 passagers) comparativement au nombre de passagers de 1988.
- o Les données préliminaires du premier trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 12.8% (18.3 millions de kg) comparativement à la même période en 1988.
- o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair), 61.9% des passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1988, en regard de 52.9% pour la période correspondante en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 66.7% du volume total pour les deux premiers trimestres de 1988, soit une hausse de 7.1 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

## MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, Janvier-mars 1988 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1989.



TABLE 1.

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, July 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1989 (données préliminaires).

OPERATIONAL STATISTICS	July 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Juillet	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
Unit Toll and Charter Services	'000	%	'000	%	Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,228	-12.8	8,107	-10.1	- Intérieur
- International	649	3.5	3,819	6.1	- International
- Total	1,877	-7.8	11,926	-5.5	- Total
Passengers - Charter	129	-28.3	1,468	-19.6	Passagers - d'Affrètement
Passengers - Total	2,006	-9.5	13,394	-7.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	2 102 458	-8.4	12 345 660	-3.8	unitaires - Intérieur
- International	2 819 543	5.6	14 771 294	9.2	- International
- Total	4 922 001	-0.9	27 116 954	2.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	491 968	-25.2	4 302 330	-20.4	d'Affrètement
Passenger-kilometres - Total	5 413 970	-3.7	31 419 284	-1.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	6 650 404	0.9	39 919 285	7.0	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	653 131	-19.1	5 566 197	-19.0	bles - d'Affrètement
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	7 303 536	-1.3	45 485 483	3.0	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	74.0	...	67.9	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	75.3	...	77.3	...	d'Affrètement %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	74.1	...	69.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	125 227	10.3	775 350	9.3	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	3 150	-39.6	24 373	-29.9	chandises - d'Affrètement
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	128 377	8.1	799 724	7.5	chandises - Total
Hours Flown	64	-3.0	427	1.4	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	360 017	-3.0	2 253 439	1.4	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A year-to-date comparison of the Level I figures for July 1989 over July 1988 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 2.9% whereas charter passenger-kilometres decreased by 20.4%.

For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-1388).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

A partir de janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Une comparaison des chiffres pour les sept premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 2.9% alors que les passagers-kilomètres d'affrètement ont diminué de 20.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).



TABLE 2.

International Charter Passengers, by Region.  
First Quarter 1989 (Preliminary Data).

Region	First Quarter 1988 Premier trimestre	First Quarter 1989 Premier trimestre	Change 1989/1988 Variation	Région
			%	
Africa	-	222	...	Afrique
Asia	-	-	-	Asie
Europe	38,430	40,967	6.6	Europe
Pacific	-	-	-	Pacifique
Southern	831,480	894,580	7.6	Sud
United States	780,424	940,393	20.5	États-Unis
<b>Total</b>	<b>1,650,334</b>	<b>1,876,162</b>	<b>13.7</b>	<b>Total</b>

Preliminary first quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,876,162, up 13.7% from the 1988 figures.

As observed in previous first quarters, the Southern (894,580 passengers) and the United States (940,393 passengers) regions were the two most popular destinations for Canadians. Moreover, the Southern region, with an increase of 63,100 passengers (7.6%), and the United States, with an increase of 159,969 passengers (20.5%), were the major beneficiaries of the total gain (225,828 passengers).

Within the United States, Florida, with 561,821 passengers, up a healthy 24.1% over the same period in 1988, was the most favoured destination. This state alone, attracted more people than any country covered by this survey. It also benefitted from the largest increase in terms of number of passengers (109,235 passengers). Soundair/Odyssey International, Air 2000 (\*) and Vacationair which are all new charter carriers, were mostly responsible for the large increase in Florida. They even helped to compensate for the large reduction of activity in this state by Wardair and, to a lesser degree, Canadian Airlines International Limited.

In the Southern region, Mexico was, by far, the most popular destination with 402,144 passengers. However, the largest increase in terms of charter passengers went to the Dominican Republic with 50,657 additional passengers (49.8%). The gain was widely distributed among Canadian charter carriers, although Nationair and some new charter carriers such as Air 2000, Minerve Canada and Soundair/Odyssey International benefitted particularly from this increase.

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

(\*) called Canada 3000 Limited since May 1989.

TABLEAU 2.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Premier trimestre 1989 (données préliminaires).

Les statistiques préliminaires du premier trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement internationaux, a augmenté de 13.7% (de 1,650,334 à 1,876,162 passagers) comparativement au nombre de passagers de 1988.

Tel qu'observé habituellement durant le premier trimestre, les régions du Sud (894,580 passagers) et des États-Unis (940,393 passagers) furent les deux destinations les plus demandées par les Canadiens. De plus, la région du Sud, avec une augmentation de 63,100 passagers (7.6%), et celle des États-Unis, avec 159,969 nouveaux passagers (20.5%), furent les principaux bénéficiaires du gain total de 225,828 passagers.

Aux États-Unis, la Floride, avec une augmentation respectable de 24.1%, ce qui porte le nombre total de passagers voyageant en provenance ou à destination de cet état à 561,821, fut la destination la plus populaire. En fait, cet état a attiré plus de Canadiens que tous les pays couverts par l'enquête. Elle a également profité de la plus grande augmentation en termes de nombre de passagers, soit 109,235 passagers. Soundair/Odyssey International, Air 2000 (\*) et Vacationair, qui sont tous de nouveaux affréteurs, ont été les principaux responsables de cette augmentation. Ils ont même pu compenser partiellement les diminutions enregistrées dans cet état par Wardair et, à un moindre degré, les Lignes aériennes Canadien International Limitée.

Dans la région du Sud, le Mexique fut, et de loin, le pays le plus visité par les Canadiens; soit 402,144 passagers. Cependant, la plus grande augmentation, en nombre de passagers, a été enregistrée par la République Dominicaine, soit 50,657 passagers (49.8%). Plusieurs affréteurs canadiens ont profité de ce gain dont les plus importants furent Nationair et de nouveaux affréteurs tels que Air 2000, Minerve Canada et Soundair/Odyssey International.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).

(\*) rebaptisé Canada 3000 Limitée depuis mai 1989.

TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. First Quarter 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports	First Quarter 1988	First Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Aéroports	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		('000 kg)	('000 kg)	%
1	Lester B. Pearson International ONT	62 153	64 671	4.1
2	Vancouver International BC-CB	21 714	26 179	20.6
3	Mirabel International QUE-QUÉ	21 149	23 707	12.1
4	Montréal International QUE-QUÉ	6 120	8 578	40.2
5	Calgary International ALTA-ALB	7 537	8 537	13.3
6	Edmonton International ALTA-ALB	5 788	7 137	23.3
7	Winnipeg International MAN	3 067	5 650	84.2
8	Halifax International NS-NÉ	4 298	5 538	28.9
9	Ottawa International ONT	1 224	1 704	39.2
10	St. John's Nfld-TN	1 430	1 501	5.0
11	Goose Bay Nfld-TN	743	676	-9.0
12	Regina SASK	308	472	54.5
13	Yellowknife NWT-TNO	540	432	-20.0
14	Resolute Bay NWT-TNO	402	425	5.7
15	Saskatoon SASK	314	422	34.4
16	Iqaluit NWT-TNO	642	411	-36.0
17	Moncton NB	249	403	61.8
18	Kuuujuaq QUE-QUÉ	266	346	30.1
19	Thunder Bay ONT	304	296	-2.6
20	Saint John NB	354	294	-16.9
21	Edmonton Municipal ALTA-ALB	337	271	-19.6
22	Québec QUE-QUÉ	150	261	74.0
23	Charlottetown PEI-IPE	131	260	98.5
24	Fredericton NB	117	181	54.7
25	Nanisivik NWT-TNO	170	161	-5.3
26	Inuvik NWT-TNO	171	158	-7.6
27	Norman Wells NWT-TNO	290	156	-46.2
28	Whitehorse YT-TY	196	155	-20.9
29	Fort St. John BC-CB	279	140	-49.8
30	Kelowna BC-CB	145	139	-4.1
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		140 588	159 265	13.3
Total Canada		142 797	161 113	12.8

Preliminary first quarter 1989 data show an increase of 12.8% (18.3 million kg) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988.

The volume at Vancouver International increased by 4.5 million kg over the comparison period; this increment was almost twice that of any other airport. The major portion of this increase was accounted for by deplaned domestic sector cargo.

In terms of percentage change, six of the top ten airports recorded increases in excess of 20%. Of these, Winnipeg International had the largest percentage increase at 84.2% (2.6 million kg) over the comparison period; this occurred primarily on the domestic sector.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur les principaux services à horaire fixe, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - premier trimestre, 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports	First Quarter 1988	First Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Aéroports	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		('000 kg)	('000 kg)	%
1	Lester B. Pearson International ONT	62 153	64 671	4.1
2	Vancouver International BC-CB	21 714	26 179	20.6
3	Mirabel International QUE-QUÉ	21 149	23 707	12.1
4	Montréal International QUE-QUÉ	6 120	8 578	40.2
5	Calgary International ALTA-ALB	7 537	8 537	13.3
6	Edmonton International ALTA-ALB	5 788	7 137	23.3
7	Winnipeg International MAN	3 067	5 650	84.2
8	Halifax International NS-NÉ	4 298	5 538	28.9
9	Ottawa International ONT	1 224	1 704	39.2
10	St. John's Nfld-TN	1 430	1 501	5.0
11	Goose Bay Nfld-TN	743	676	-9.0
12	Regina SASK	308	472	54.5
13	Yellowknife NWT-TNO	540	432	-20.0
14	Resolute Bay NWT-TNO	402	425	5.7
15	Saskatoon SASK	314	422	34.4
16	Iqaluit NWT-TNO	642	411	-36.0
17	Moncton NB	249	403	61.8
18	Kuuujuaq QUE-QUÉ	266	346	30.1
19	Thunder Bay ONT	304	296	-2.6
20	Saint John NB	354	294	-16.9
21	Edmonton Municipal ALTA-ALB	337	271	-19.6
22	Québec QUE-QUÉ	150	261	74.0
23	Charlottetown PEI-IPE	131	260	98.5
24	Fredericton NB	117	181	54.7
25	Nanisivik NWT-TNO	170	161	-5.3
26	Inuvik NWT-TNO	171	158	-7.6
27	Norman Wells NWT-TNO	290	156	-46.2
28	Whitehorse YT-TY	196	155	-20.9
29	Fort St. John BC-CB	279	140	-49.8
30	Kelowna BC-CB	145	139	-4.1
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		140 588	159 265	13.3
Total Canada		142 797	161 113	12.8

Les données préliminaires du premier trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 12.8% (18.3 millions de kg) comparativement à la même période en 1988.

Le volume à l'aéroport international de Vancouver a augmenté de 4.5 millions de kg par rapport à la même période en 1988; cette augmentation a été presque le double de la hausse qu'a connu chaque autre aéroport. La plus grande partie de cette augmentation est due au trafic intérieur de marchandises débarquées.

En termes de la variation en pourcentage, six des dix premiers aéroports ont enregistré des augmentations supérieures à 20.0%. De ces aéroports, l'aéroport international de Winnipeg, avec une augmentation de 84.2% (2.6 millions de kg) par rapport à la même période en 1988, a enregistré la plus forte hausse. Cette hausse fut observée principalement dans le secteur intérieur.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Deuxième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1988	Change 1988/1987 Variation	1987 <sup>F</sup>	1988	1987 <sup>F</sup>	1988	1987 <sup>F</sup>	1988		
	No. - Nbre ( '000)	%								
Domestic										Intérieur
First quarter	4,071.1	14.5	44.0	35.9	53.5	61.9	2.6	2.2	Premier trimestre	
Second quarter	3,999.4	-1.2	45.0	35.4	52.3	62.0	2.7	2.6	Deuxième trimestre	
Year-to-date	8,070.6	6.2	44.5	35.7	52.9	61.9	2.6	2.4	Année à ce jour	
Southern services										Services secteur sud
First quarter	3,889.5	14.9	43.2	35.0	54.2	62.7	2.6	2.3	Premier trimestre	
Second quarter	3,836.7	-0.5	44.3	34.5	53.0	62.8	2.8	2.7	Deuxième trimestre	
Year-to-date	7,726.2	6.7	43.8	34.7	53.5	62.8	2.7	2.5	Année à ce jour	
Short-haul										Court-courrier
First quarter	1,918.8	8.3	51.3	41.1	46.1	56.5	2.6	2.4 <sup>B</sup>	Premier trimestre	
Second quarter	1,757.3	-7.0	54.6	40.5	42.9	57.0	2.6	2.6	Deuxième trimestre	
Year-to-date	3,676.0	0.4	53.0	40.8	44.4	56.7	2.6	2.5	Année à ce jour	
Long-haul										Long-courrier
First quarter	1,970.7	22.0	34.3	29.0	63.0	68.7	2.7	2.3	Premier trimestre	
Second quarter	2,079.4	5.7	34.4	29.4	62.7	67.8	2.9	2.8	Deuxième trimestre	
Year-to-date	4,050.1	13.0	34.4	29.2	62.8	68.3	2.8	2.5	Année à ce jour	
Northern Services										Services secteur nord
First quarter	181.7	6.8	58.8	55.5	40.4	44.1	0.7*	0.4*	Premier trimestre	
Second quarter	162.7	-14.0	59.7	57.0	39.1	42.3	1.1	0.7	Deuxième trimestre	
Year-to-date	344.4	-4.2	59.3	56.2	39.8	43.3	0.9	0.6	Année à ce jour	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I Services à horaire fixe. Deuxième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

Sector	Passengers-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1988	Change 1988/1987 Variation	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988		
	No. - Nbre (1'000 000)	%	%							
Domestic										Intérieur
First quarter	4 920.1	19.7	37.7	31.4	59.7	66.3	2.7	2.3	Premier trimestre	
Second quarter	5 241.9	5.8	37.4	30.2	59.6	67.0	3.0	2.8	Deuxième trimestre	
Year-to-date	10 162.0	12.1	37.5	30.8	59.6	66.7	2.8	2.6	Année à ce jour	
Southern services										Services secteur sud
First quarter	4 757.2	20.2	36.9	30.7	60.3	67.0	2.8	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	5 089.6	6.4	36.7	29.5	60.3	67.7	3.0	2.9	Deuxième trimestre	
Year-to-date	9 846.8	12.6	36.8	30.0	60.3	67.3	2.9	2.6	Année à ce jour	
Short-haul										Court-courrier
First quarter	904.4	10.2	49.7	39.4	47.7	58.2	2.7	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	837.6	-5.4	52.9	39.3	44.5	58.1	2.6	2.6	Deuxième trimestre	
Year-to-date	1 742.1	2.1	51.4	39.4	46.0	58.2	2.6	2.5	Année à ce jour	
Long-haul										Long-courrier
First quarter	3 852.8	22.8	33.6	28.6	63.6	69.0	2.8	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	4 252.0	9.1	33.0	27.5	63.9	69.5	3.1	3.0	Deuxième trimestre	
Year-to-date	8 104.7	15.2	33.3	28.0	63.8	69.3	3.0	2.7	Année à ce jour	
Northern Services										Services secteur nord
First quarter	162.9	7.7	56.7	52.8	42.3	46.8	0.9*	0.4*	Premier trimestre	
Second quarter	152.3	-12.7	57.9	53.6	40.8	45.6	1.3	0.8	Deuxième trimestre	
Year-to-date	315.2	-3.2	57.4	53.2	41.5	46.2	1.1	0.6	Année à ce jour	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that 61.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1988, up from 52.9% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.7% of total volume for the first two quarters of 1988, which represents an increase of 7.1 percentage points compared to the same period a year earlier (see Table 4.2).

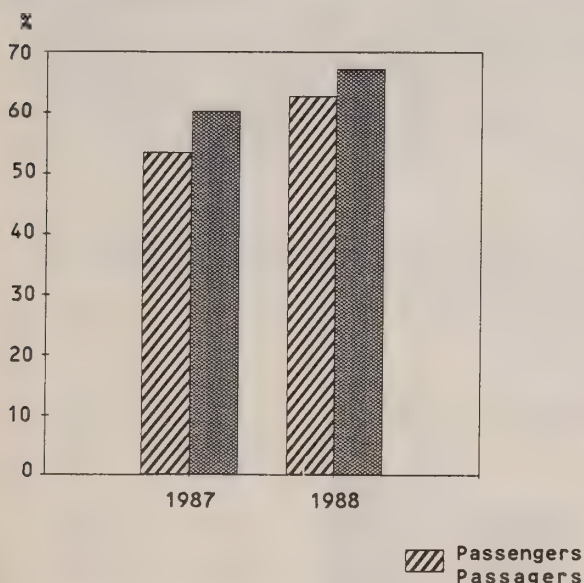
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely, the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, January-June 1987, 1988

Figure 4.1.1

Southern Services  
Services secteur sud



As evidenced by these figures, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first two quarters of 1988. In the southern sector, 62.8% of passenger traffic (representing 67.3% of passenger-kilometres)

(1) Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from the Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

Selon les estimations préliminaires (voir Tableau 4.1), 61.9% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1988, en regard de 52.9% en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 66.7% du volume total pour les deux premiers trimestres de 1988, soit une hausse de 7.1 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente (voir Tableau 4.2).

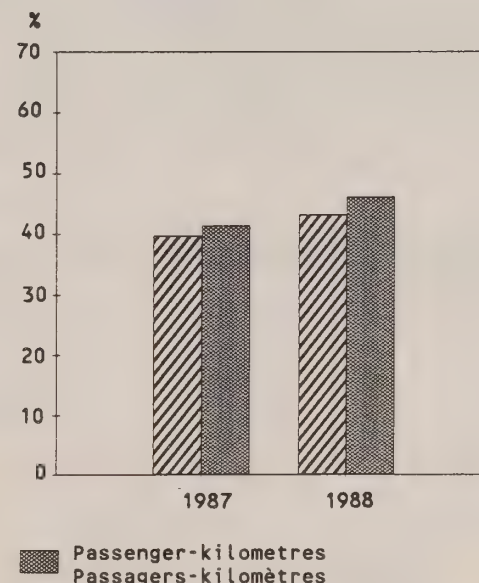
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 4.1.1 et 4.1.2 présentent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Janvier-juin 1987, 1988

Figure 4.1.2

Northern Services  
Services secteur nord



Tel que montré dans ces figures, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours des deux premiers trimestres de 1988. Dans le secteur sud, 62.8% du trafic de passagers (représentant 67.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs

(1) Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.



was carried on discount fares. During the first two quarters of 1987, the corresponding figures were 53.5% for passengers and 60.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 43.3% of the traffic during the first two quarters of 1988, up from 39.8% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 46.2%, up from 41.5% in 1987.

It should be noted that approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

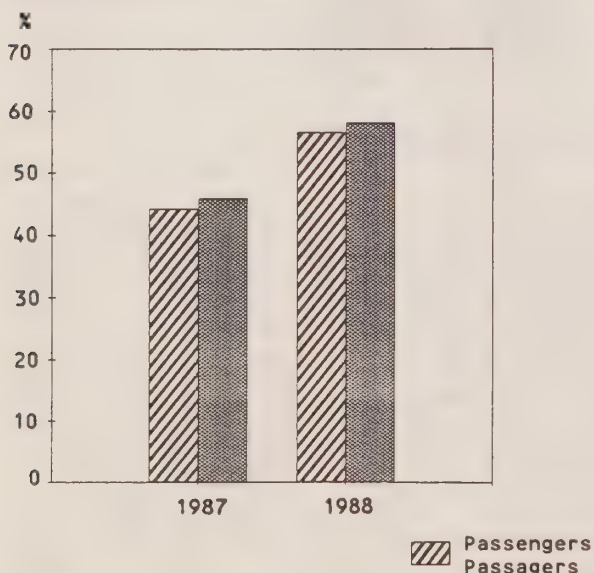
Figures 4.2.1 and 4.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs.<sup>2</sup> The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first two quarters of 1988, discount carriage on long-haul services accounted for 68.3% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compares with 56.7% and 58.2% respectively, for short-haul services.

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1987, 1988

Figure 4.2.1

Short-Haul  
Court-courriers



(2) Short-haul refers to distances of less than 800 kilometres, while long-haul refers to distances of 800 kilometres or more.

réduits, comparativement à 53.5% et 60.3% respectivement au cours des deux premiers trimestres de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.3% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1988, une augmentation par rapport à 39.8% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté pour passer de 41.5% en 1987 à 46.2% en 1988.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

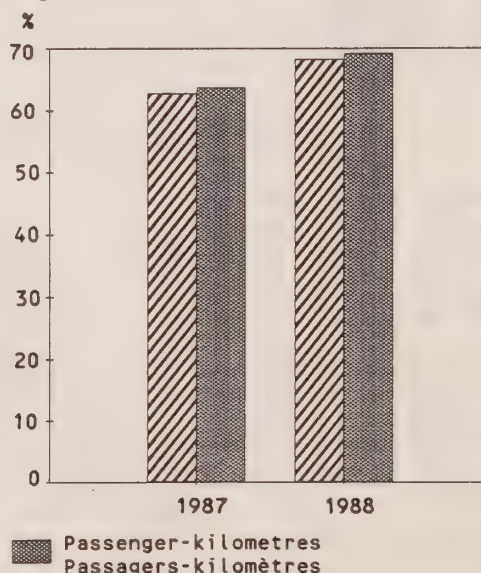
Les Figures 4.2.1 et 4.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon.<sup>2</sup> Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur important à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.3% du volume de passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 56.7% et 58.2%.

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Janvier-juin 1987, 1988

Figure 4.2.2

Long-Haul  
Long-courriers



(2) Court-courrier réfère à des parcours inférieurs à 800 kilomètres et long-courrier, à des parcours de 800 kilomètres ou plus.



The unprecedented proportion of discount fares in Canada during the first two quarters of 1988 can be attributed to five principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on scheduled domestic markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the major scheduled carriers and the regional and local carriers has stimulated the increment of discount fares on the heavily-travelled intercity short-haul routes. Third, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of different discount fares offered. Fourth, the Olympic Games in Calgary also had a significant impact on the utilization of discount fares during the first quarter of 1988. Fifth, the introduction by Wardair of new high-density intercity routes to its scheduled network during the second quarter of 1988 also resulted in an increased utilization of discount fares.

#### Notes

o Estimates shown in Tables 4.1 and 4.2 are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of three Level I carriers: Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o For the first two quarters of 1988, except for a few instances as noted, all estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, however, it has been established that, at a 90% confidence level, there is significant difference between 1987 and 1988 (year-to-date second quarter) estimates in each sector, except for short-haul services for the passengers (other fares).

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1988 issue of this publication is scheduled for release in the fall of 1989. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours des deux premiers trimestres de 1988 peut être attribuée à cinq principaux facteurs. Tout d'abord, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. En second lieu, la forte concurrence entre les principaux transporteurs à horaire fixe et les transporteurs régionaux et locaux a favorisé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes interurbaines achalandées de courte distance. En troisième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En quatrième lieu, les Jeux Olympiques de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988. Enfin, l'addition par Wardair de nouvelles routes interurbaines achalandées à son réseau de services à horaire fixe au cours du deuxième trimestre de 1988, a entraîné une plus forte utilisation des tarifs réduits.

#### Notes

o Les estimations présentées dans les Tableaux 4.1 et 4.2 proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) de trois transporteurs de niveau I: Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair.

o Les codes tarifaires déclarés par les transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

o Pour les deux premiers trimestres de 1988, sauf dans certains cas tel que noté, toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Toutefois au terme de la statistique, il est à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1987 et 1988 (année à ce jour pour les deux premiers trimestres) sont significatives pour chaque secteur, sauf pour les services court-courriers pour les passagers (autres tarifs).

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1988 de cette publication devrait paraître à l'automne de 1989. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
7th Floor, R.H. Coats Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

October 1989

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7ième étage, immeuble R.H. Coats  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

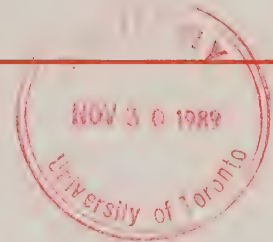
Octobre 1989

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 21, No. 11

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

## HIGHLIGHTS

- o A year-to-date comparison of the Level I figures for August 1989 over August 1988 shows that charter passenger-kilometres decreased by 21.1%. This decrease was mainly due to Wardair's transition from charter to scheduled air services.
- o Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 6.4% during the first half of 1989.
- o During the first quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on domestic scheduled services totalled 3,047,130, down 3.4% compared to the first quarter 1988. Despite the overall decrease, the top 25 city-pairs recorded an increase of 3.6% for the same period.
- o Preliminary data reported by three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair - indicate that 64.0% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first three quarters of 1988, up from 54.4% for the corresponding period in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 69.1% of total volume for the first three quarters of 1988, which represents an increase of 7.7 percentage points compared to the same period a year earlier.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1989.

Vol. 21, N° 11

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Une comparaison des chiffres pour les huit premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres d'affrètement ont diminué de 21.1%. Cette diminution est principalement due à la décision de Wardair de changer plusieurs de ses vols affrétés en vols réguliers.
- o Au cours des six premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 6.4%.
- o Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,047,130, une baisse de 3.4% par rapport au premier trimestre de 1988. Malgré la diminution globale, les 25 premières paires de villes montrent une augmentation de 3.6% pour la même période.
- o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair), 64.0% des passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1988, en regard de 54.4% pour la période correspondante en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 69.1% du volume total pour les trois premiers trimestres de 1988, soit une hausse de 7.7 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1989.





TABLE 1.1

TABLEAU 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, August 1989 (Preliminary Data).

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, août 1989 (données préliminaires).

	August 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	
OPERATIONAL STATISTICS	Août	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,357	-11.9	9,464	-10.4	- Intérieur
- International	705	6.5	4,524	6.2	- International
- Total	2,062	-6.4	13,988	-5.6	- Total
Passengers - Charter	128	-25.6	1,596	-20.2	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	2,190	-7.8	15,584	-7.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	2 280 931	-6.8	14 626 590	-4.2	unitaires - Intérieur
- International	2 924 417	8.2	17 695 711	9.0	- International
- Total	5 205 349	1.0	32 322 302	2.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	501 558	-27.2	4 803 888	-21.1	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 706 907	-2.3	37 126 191	-1.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	6 752 583	2.8	46 671 870	6.4	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	652 749	-18.5	6 218 947	-18.9	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	7 405 333	0.5	52 890 818	2.6	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	77.1	...	69.3	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage-
Charter %	76.8	...	77.2	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage-
Total %	77.1	...	70.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	116 981	18.0	892 331	10.4	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	4 186	-20.3	28 560	-28.6	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	121 167	16.1	920 891	8.6	chandises - Total
Hours Flown	65	-1.5	492	1.0	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	366 259	-1.1	2 619 698	1.1	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - Litres

Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A partir de janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair.

A year-to-date comparison of the Level I figures for August 1989 over August 1988 shows that charter passengers-kilometres decreased by 21.1%. This decrease was mainly due to Wardair's transition from charter to scheduled air services. The charter business abandoned by Wardair was taken on by specialized charter carriers which consequently have become a more dominant force in the charter market.

Une comparaison des chiffres pour les huit premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres d'affrètement ont diminué de 21.1%. Cette diminution est principalement due à la décision de Wardair de changer plusieurs de ses vols affrétés en vols réguliers. Cette décision de Wardair a permis à plusieurs affréteurs spécialisés de prendre de l'expansion et donc, de devenir une force plus dominante dans le marché de l'affrètement.

TABLE 1.2

Operational Statistics for Canadian Air Carriers, 1988 (Preliminary Data).(1)(2)

TABLEAU 1.2

Statistiques opérationnelles des transporteurs aériens canadiens, 1988 (données préliminaires).(1)(2)

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll Services</b>							<b>Services à taux unitaires</b>
Hours Flown	1 160	20.9	671	14.2	489	31.8	Heures de vol
Passengers	30 094	12.3	23 928	9.4	6 166	25.4	Passagers
Passenger- Kilometres	48 747 313	17.1	45 969 217	15.3	2 778 096	55.6	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	471 229	10.3	421 552	13.0	49 678	-7.8	Marchandises transportées (kg)
Goods tonne- kilometres	1 393 476	12.4	1 363 789	13.3	29 687	-18.1	Marchandises, tonne- kilomètres
<b>Charter Services</b>							<b>Services d'affrètement</b>
Hours Flown	955	2.5	68	4.2	887	2.4	Heures de vol
Passengers	5 907	7.4	2 704	2.3	3 203	12.1	Passagers
Goods carried (kg)	157 975	-11.7	11 918	-6.4	146 057	-12.1	Marchandises transportées (kg)

(1) Some totals may not add due to rounding.

(1) Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

(2) The 1987 data used in this table have been retabulated using the 1988 level definitions.

(2) Les données de 1987 utilisées dans le présent tableau ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux utilisés en 1988.

Unit toll traffic rose considerably as the major carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) teamed up with their affiliate networks to account for 90.6% of scheduled passengers carried and 87.2% of scheduled passenger-kilometres flown by Canadian air carriers in 1988. Wardair increased its share of the unit toll market in 1988, accounting for 4.8% of the passengers carried and 10.7% of passenger-kilometres flown. In 1987, its share stood at 3.0%, and 8.2%, respectively. Wardair increased its fleet extensively in 1988, with the acquisition of 12 Airbus A310 aircraft.

En 1988, le trafic des services à taux unitaires a augmenté considérablement étant donné que les principaux transporteurs (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont fait équipe avec leur réseau de transporteurs affiliés et qu'ils ont transporté 90.6% des passagers et réalisé 87.2% des passagers-kilomètres. Wardair a accru sa part du marché pour les services à taux unitaire en 1988, représentant 4.8% des passagers et 10.7% des passagers-kilomètres. En 1987, sa part de marché s'établissait à 3.0% pour les passagers et à 8.2% pour les passagers-kilomètres. Wardair a augmenté considérablement sa flotte aérienne en 1988, suite à l'achat de 12 aéronaves Airbus A310.

The charter passenger market also showed strong growth, as charter passenger traffic carried by Canadian air carriers increased by 7.4%. This was due to the performance of established carriers, as well as the influx of new entrants, such as Air Transat.

Le marché du service d'affrètement a aussi montré une augmentation substantielle, soit une hausse de 7.4% pour les passagers transportés par les transporteurs aériens canadiens. Ceci est dû à la performance des transporteurs établis aussi bien qu'à l'influence de nouveaux venus, tel que Air Transat.

TABLE 1.3

Financial Statistics for Canadian Air Carriers, 1988 (Preliminary Data).(1)(2)

TABLEAU 1.3

Statistiques financières des transporteurs aériens canadiens, 1988 (données préliminaires).(1)(2)

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
	\$ '000	%	\$ '000	%	\$ '000	%	
<b>Operating Revenues</b>							<b>Recettes d'exploitation</b>
Unit Toll Services	5,562,851	14.8	4,929,664	13.3	633,187	28.0	Services à taux unitaires
Charter Services	1,057,571	-7.5	413,268	3.8	644,304	-13.5	Services d'affrètement
Total(4)	6,922,579	9.8	5,513,328	12.0	1,409,251	2.3	Total(4)
<b>Operating Expenses</b>	6,680,355	12.5	5,353,170	14.7	1,327,185	4.1	<b>Dépenses d'exploitation</b>
<b>Operating Income</b>	242,223	-33.1	160,158	-38.2	82,065	-20.5	<b>Revenu d'exploitation</b>
<b>Non-Operating Accounts</b>							<b>Comptes autres que d'ex- ploitation</b>
Capital Gains - Net	154,684(3)	97.0	132,753	90.2	21,930(3)	151.4	Gains de capital - Nets
Interest Accounts	-204,442(3)	14.6	-153,944	18.7	-50,498(3)	3.9	Comptes d'intérêt
Total(4)	-81,274	-21.2	-53,465	-27.9	-27,810	-4.2	Total(4)
<b>Net Income(5)</b>	110,013	-34.7	77,898	-27.8	32,115	-46.9	<b>Revenu net(5)</b>

(1) Some totals may not add due to rounding.

(2) The 1987 data used in this table have been retabulated using the 1988 level definitions.

(3) Does not include Level IV.

(4) Totals contain more constituent items than shown on this table.

(5) After provision for income taxes.

After reporting their greatest net income ever in 1987 (\$168.4 million), Canadian air carriers reported a net income of \$110.0 million in 1988.

Air Canada increased its net income by 108.9% from 1987 to 1988. Wardair increased its operating revenues by 33.2% in 1988, but went from a net income of \$30.8 million in 1987 to a net loss of \$18.7 million in 1988.

For further information on civil aviation statistics, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

(1) Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

(2) Les données de 1987 utilisées dans le présent tableau ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux utilisés en 1988.

(3) Ne comprend pas le niveau IV.

(4) Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés.

(5) Provision après déductions d'impôts.

Après avoir enregistré leur plus grand revenu net en 1987 (\$168.4 millions), les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu net de \$110.0 millions en 1988.

De 1987 à 1988, Air Canada a augmenté son revenu net de 108.9%. En 1988, Wardair a augmenté ses recettes d'exploitation de 33.2%, mais son revenu net est passé de \$30.8 millions en 1987 à une perte nette de \$18.7 millions en 1988.

Pour de plus amples renseignements sur les statistiques l'aviation civile, veuillez communiquer avec M. D. Rankin (819-997-6183).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. June and Year-to-Date, 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Juin et cumulatif, 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1989	Change June 1989/1988	Year-to-Date 1989	Change Year-to-Date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation Cumulative
		No.-Nbre	%	No.-Nbre	%
1	Vancouver International BC-CB	30,927	0.1	160,081	2.2
2	Lester B Pearson International ONT	29,192	-4.2	172,963	2.9
3	Montréal International QUE-QUE	22,432	23.4	118,018	22.1
4	St. Hubert QUE-QUE	20,876	15.8	93,384	16.6
5	Boundary Bay BC-CB	20,072	54.3	98,814	32.6
6	Buttonville ONT	19,978	-2.1	94,645	13.1
7	Victoria International BC-CB	19,154	-1.8	100,311	4.2
8	Calgary International ALTA-ALB	18,833	2.6	108,148	2.3
9	Ottawa International ONT	18,014	14.6	95,564	12.1
10	Québec QUE-QUE	14,867	24.4	66,334	10.1
11	Winnipeg MAN	14,535	-2.5	77,314	-0.4
12	St. Andrews MAN	13,111	31.0	67,629	25.8
13	Abbotsford BC-CB	13,015	-8.3	92,662	16.1
14	Hamilton City ONT	12,399	-28.5	61,098	-15.9
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,886	14.7	65,378	9.0
16	Pitt Meadows BC-CB	11,683	1.4	62,486	7.5
17	Saskatoon SASK	11,387	22.0	59,772	1.1
18	London ONT	10,882	-16.7	57,305	3.4
19	Halifax International NS-NÉ	10,727	15.8	57,088	22.7
20	Springbank ALTA-ALB	10,054	14.8	64,373	31.6
21	Toronto Island ONT	9,682	-41.0	48,081	-38.4
22	North Bay ONT	9,660	17.5	50,244	19.6
23	Oshawa ONT	9,532	7.8	49,293	7.8
24	Thunder Bay ONT	9,326	-3.9	56,217	1.4
25	Waterloo-Wellington ONT	9,091	20.0	42,938	11.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		381,315	3.2	2,020,140	6.4
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		552,599	2.4	2,941,616	6.4

Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 6.4% during the first half of 1989 compared to the same period in 1988. Itinerant movements were up 5.8% to 1,807,998 movements while local movements increased by 7.5% over the first half of 1988 to 1,133,618 movements.

In June 1989 total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2.4% over June of 1988. Itinerant movements increased by 2.8% to 349,354 while local movements showed a 1.7% increase to 203,245 when compared to the same month last year.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Au cours des six premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 6.4% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,807,998 soit une hausse de 5.8% par rapport aux six premiers mois de 1988 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 7.5% pour s'établir à 1,133,618.

Durant le mois de juin 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 2.4% par rapport au mois de juin 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 349,354, soit une hausse de 2.8% par rapport au mois de juin 1988 et les mouvements locaux ont augmenté de 1.7% pour atteindre 203,245.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Premier trimestre 1989 (données préliminaires).

Rank	City-Pair	First Quarter 1988	First Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		No.-Nbre	No.-Nbre	%
1	Montréal - Toronto	322,300	350,520	8.8
2	Ottawa - Toronto	191,620	214,330	11.9
3	Toronto - Vancouver	170,080	179,720	5.7
4	Calgary - Toronto	115,950	110,690	-4.5
5	Calgary - Edmonton	73,790	99,430	34.7
6	Toronto - Winnipeg	78,640	94,630	20.3
7	Calgary - Vancouver	104,310	93,050	-10.8
8	Edmonton - Vancouver	91,120	74,140	-18.6
9	Edmonton - Toronto	67,380	69,960	3.8
10	Halifax - Toronto	69,100	65,670	-5.0
11	Thunder Bay - Toronto	49,890	43,520	-12.8
12	Montréal - Vancouver	36,710	43,260	17.8
13	Vancouver - Victoria	43,800	39,760	-9.2
14	Kelowna - Vancouver	39,410	39,210	-0.5
15	Vancouver - Winnipeg	36,540	36,880	0.9
16	Prince George - Vancouver	29,490	32,870	11.5
17	Ottawa - Vancouver	28,520	31,930	12.0
18	Calgary - Winnipeg	33,000	31,850	-3.5
19	Halifax - Montréal	34,930	29,610	-15.2
20	Sudbury - Toronto	26,150	26,610	1.8
21	Québec - Toronto	26,360	24,670	-6.4
22	St. John's - Toronto	24,240	24,360	0.5
23	Calgary - Montréal	23,050	23,880	3.6
24	Halifax - Ottawa	25,740	23,120	-10.2
25	Ottawa - Winnipeg	20,110	22,390	11.3
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,762,230	1,826,060	3.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,153,680	3,047,130	-3.4

During the first quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on domestic scheduled services totalled 3,047,130, down 3.4% compared to the first quarter 1988. Despite the overall decrease, the top 25 city-pairs recorded an increase of 3.6% for the same period.

Decreases in some markets such as Calgary-Vancouver (-10.8%) and Edmonton-Vancouver (-18.6%) reflect a return to more normal traffic levels following the Olympic Games at Calgary which increased first quarter 1988 traffic.

As of January 1st, 1989, an additional regional and local carrier (City Express) was added to the list of participants in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey.

For further information, please contact C. Mamay at (819-997-1989).

Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,047,130, une baisse de 3.4% par rapport au premier trimestre de 1988. Malgré la diminution globale, les 25 premières paires de villes montrent une augmentation de 3.6% pour la même période.

Les diminutions enregistrées pour certains marchés tels ceux de Calgary-Vancouver (-10.8%) et Edmonton-Vancouver (-18.6%) représentent un retour à des niveaux de trafic plus normal. Ces niveaux de trafic étaient très élevés au cours du premier trimestre de 1988 en raison des Jeux olympiques qui ont eu lieu à Calgary.

Depuis le 1er janvier 1989, un transporteur régional et local (City Express) fut ajouté à la liste des participants à l'enquête sur l'Origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay à (819-997-1989).

TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Troisième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988	
	No. - Nbre ( '000)	%							
Domestic									
First quarter	4,071.1	14.5	44.0	35.9	53.5	61.9	2.6	2.2	Premier trimestre
Second quarter	3,999.4	-1.2	45.0	35.4	52.3	62.0	2.7	2.6	Deuxième trimestre
Third quarter	4,559.1	9.3	39.9	29.8	57.3	67.5	2.8	2.7	Troisième trimestre
Year-to-date	12,629.7	7.3	42.9	33.5	54.4	64.0	2.7	2.5	Année à ce jour
Southern services									
First quarter	3,889.5	14.9	43.2	35.0	54.2	62.7	2.6	2.3	Premier trimestre
Second quarter	3,836.7	-0.5	44.3	34.5	53.0	62.8	2.8	2.7	Deuxième trimestre
Third quarter	4,386.9	10.5	39.0	28.9	58.1	68.3	2.9	2.8	Troisième trimestre
Year-to-date	12,113.1	8.0	42.1	32.6	55.1	64.8	2.8	2.6	Année à ce jour
Short-haul									
First quarter	1,918.8	8.3	51.3	41.1	46.1	56.5	2.6	2.4	Premier trimestre
Second quarter	1,757.3	-7.0	54.6	40.5	42.9	57.0	2.6	2.6	Deuxième trimestre
Third quarter	1,756.2	--	50.1	37.2	47.3	60.0	2.7	2.8	Troisième trimestre
Year-to-date	5,432.3	0.3	52.1	39.7	45.3	57.8	2.6	2.6	Année à ce jour
Long-haul									
First quarter	1,970.7	22.0	34.3	29.0	63.0	68.7	2.7	2.3	Premier trimestre
Second quarter	2,079.4	5.7	34.4	29.4	62.7	67.8	2.9	2.8	Deuxième trimestre
Third quarter	2,630.7	18.7	30.2	23.4	66.7	73.9	3.1	2.8	Troisième trimestre
Year-to-date	6,680.8	15.2	32.8	26.9	64.3	70.5	2.9	2.6	Année à ce jour
Northern Services									
First quarter	181.7	6.8	58.8	55.5	40.4	44.1	0.7*	0.4*	Premier trimestre
Second quarter	162.7	-14.0	59.7	57.0	39.1	42.3	1.1	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	172.2	-13.9	58.1	52.2	40.6	46.9	1.3	0.9	Troisième trimestre
Year-to-date	516.6	-7.7	58.9	54.8	40.1	44.5	1.1	0.7	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe. Troisième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1988	Change 1988/1987 Variation	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988		
	No. - Nbre ( '000 000 )	%	%							
Domestic										Intérieur
First quarter	4 920.1	19.7	37.7	31.4	59.7	66.3	2.7	2.3	Premier trimestre	
Second quarter	5 241.9	5.8	37.4	30.2	59.6	67.0	3.0	2.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	6 542.8	19.1	32.6	24.4	64.2	72.9	3.2	2.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	16 704.9	14.7	35.7	28.3	61.4	69.1	3.0	2.7	Année à ce jour	
Southern services										Services secteur sud
First quarter	4 757.2	20.2	36.9	30.7	60.3	67.0	2.8	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	5 089.6	6.4	36.7	29.5	60.3	67.7	3.0	2.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	6 367.3	20.2	31.8	23.7	65.0	73.5	3.2	2.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	16 214.1	15.5	34.9	27.5	62.1	69.8	3.0	2.7	Année à ce jour	
Short-haul										Court-courrier
First quarter	904.4	10.2	49.7	39.4	47.7	58.2	2.7	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	837.6	-5.4	52.9	39.3	44.5	58.1	2.6	2.6	Deuxième trimestre	
Third quarter	854.4	1.8	48.5	35.8	48.8	61.4	2.7	2.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	2 596.5	2.0	50.4	38.2	47.0	59.2	2.6	2.6	Année à ce jour	
Long-haul										Long-courrier
First quarter	3 852.8	22.8	33.6	28.6	63.6	69.0	2.8	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	4 252.0	9.1	33.0	27.5	63.9	69.5	3.1	3.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 512.9	23.7	28.6	21.8	68.1	75.4	3.3	2.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	13 617.6	18.5	31.5	25.5	65.5	71.8	3.1	2.7	Année à ce jour	
Northern Services										Services secteur nord
First quarter	162.9	7.7	56.7	52.8	42.3	46.8	0.9*	0.4*	Premier trimestre	
Second quarter	152.3	-12.7	57.9	53.6	40.8	45.6	1.3	0.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	175.5	-10.7	56.1	49.1	42.3	49.9	1.7*	1.0	Troisième trimestre	
Year-to-date	490.7	-6.0	56.9	51.7	41.8	47.5	1.3	0.8	Année à ce jour	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

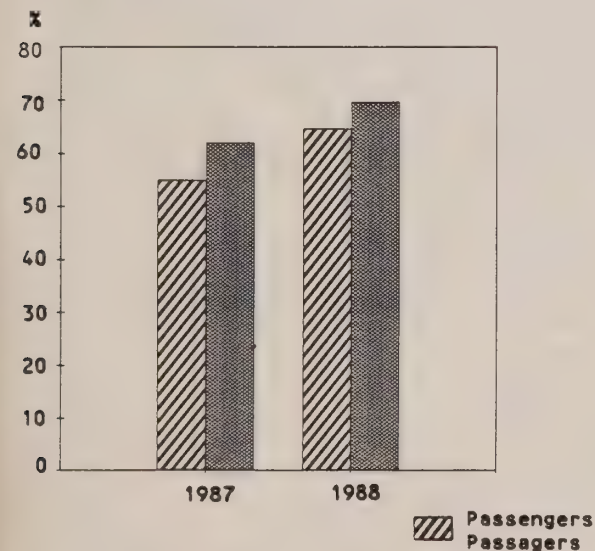
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that 64.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1988, up from 54.4% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 69.1%, up from 61.4% in 1987.

As evidenced by Figure 4.1, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first three quarters of 1988. In the southern sector, 64.8% of passenger traffic (representing 69.8% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first three quarters of 1987, the corresponding figures were 55.1% for passengers and 62.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.5% of the traffic during the first three quarters of 1988, up from 40.1% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.7 percentage points (41.8% to 47.5%) during this period.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, January-September 1987, 1988

Southern Services  
Services secteur sud



The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first three quarters of 1988, discount carriage on long-haul services represented 70.5% of passenger volume and 71.8% of passenger-kilometres; this compares with 57.8% and 59.2% respectively, for short-haul services. (See Figure 4.2).

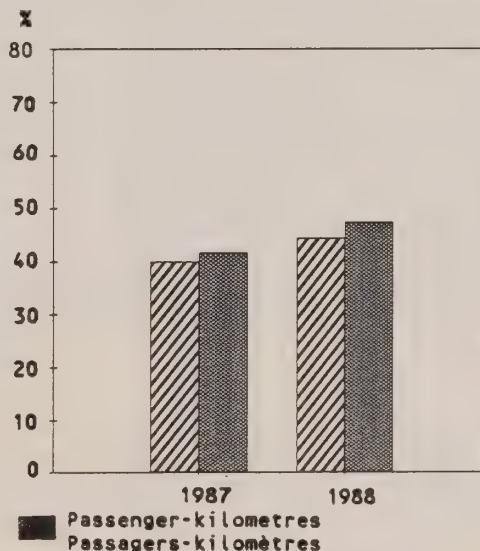
Selon les estimations préliminaires (voir Tableau 4.1), 64.0% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadiennes International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1988, en regard de 54.4% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté pour passer de 61.4% en 1987 à 69.1% en 1988.

Tel que montré à la Figure 4.1, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours des trois premiers trimestres de 1988. Dans le secteur sud, 64.8% du trafic de passagers (représentant 69.8% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.1% et 62.1% respectivement au cours des trois premiers trimestres de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.5% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1988, une augmentation par rapport à 40.1% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5.7 points de pourcentage (de 41.8% à 47.5%) au cours de la même période.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Janvier-septembre 1987, 1988

Northern Services  
Services secteur nord



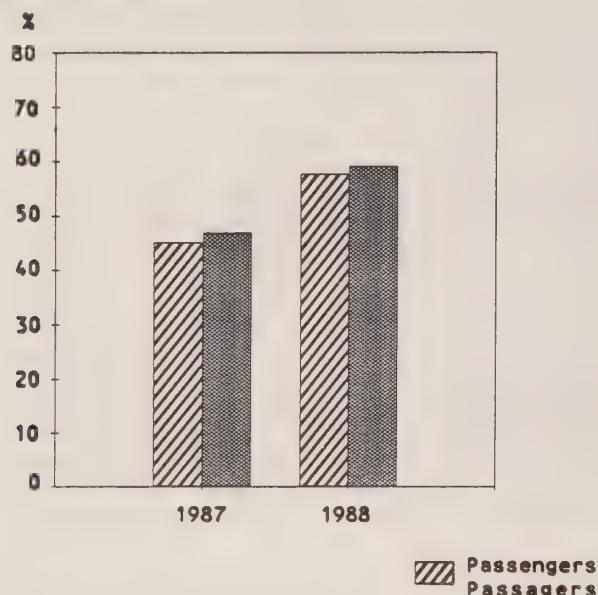
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1988, les passagers voyageant à prix réduits sur des vols long-courriers constituaient 70.5% du volume de passagers et 71.8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.8% et 59.2%. (Voir Figure 4.2).



Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector,  
Short-Haul and Long-Haul Services,  
January-September 1987, 1988

Short-Haul  
Court-courriers



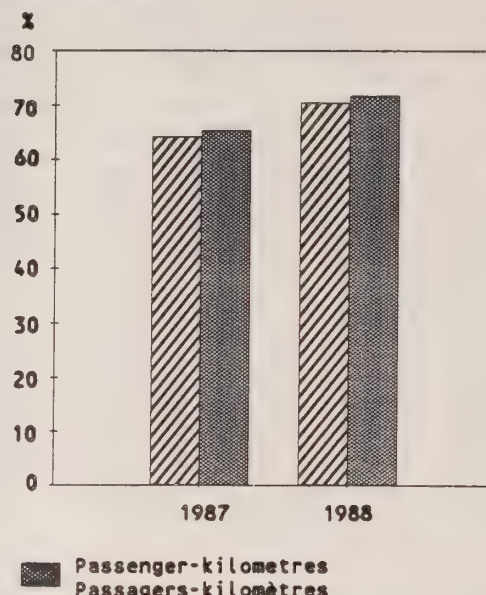
The large increase in the proportion of discount fares in Canada during the first three quarters of 1988 compared to the same period in 1987, can be attributed to five principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the three major carriers for market shares has also stimulated the increment of discount fares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic. Third, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of discount fares offered. Fourth, the Olympic Games in Calgary also had a significant impact on the utilization of discount fares during the first quarter of 1988. Finally, the transfer of scheduled services by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes, where discount fares were available to a lesser extent, resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud,  
services court-courriers et long-courriers,  
Janvier-septembre 1987, 1988

Long-Haul  
Long-courriers



La forte augmentation dans la proportion des tarifs réduits au Canada au cours des trois premiers trimestres de 1988 par rapport à 1987, peut être attribuée à cinq principaux facteurs. Tout d'abord, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. En second lieu, la forte concurrence entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché a également favorisé l'accroissement des tarifs réduits. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée, avec leur horaire restructuré, et Wardair, avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers. En troisième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En quatrième lieu, les Jeux olympiques de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988. Enfin, le transfert des services à horaire fixe par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée à leurs affiliés sur les routes régionales et locales à faible densité, où les tarifs réduits étaient disponibles dans une moindre mesure, a entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits, en termes relatifs.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).



DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
7th Floor, R.H. Coats Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-6942

October 1989

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7ième étage, immeuble R.H. Coats  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-6942

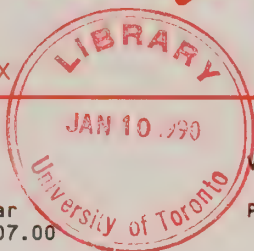
Octobre 1989

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 21, No. 12

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00  
per year

Vol. 21, N° 12

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary financial data reported by Level I air carriers for the first nine months of 1989 show an operating income of \$185.3 million compared to an operating income of \$194.1 million for the same period in 1988.
- o In July 1989, total movements at the top 60 Transport Canada towered airports increased by 5.4%.
- o Total enplaned and deplaned revenue passengers at all airports in Canada increased by 2.4% during the second quarter of 1989 over the same period of the previous year.
- o Preliminary second quarter 1989 data show an increase of 18.6% (28.7 million kg) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988.
- o Preliminary second quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,065,465, up 22.8% from the 1988 figure.

## Special Review

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - 1968 to 1988.

## Recent Releases

- o Air Carrier Operations in Canada, April-June 1988 (Catalogue No. 51-002).
- o Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, 1988 (Catalogue No. 51-204).
- o Air Charter Statistics, 1988 (Catalogue No. 51-207).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in December 1989.

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les finances déclarées par les transporteurs aériens de niveau I pour les neuf premiers mois de 1989 indiquent un revenu d'exploitation de 185.3 millions de dollars comparativement à un revenu d'exploitation de 194.1 millions de dollars pour la même période en 1988.
- o Au cours du mois de juillet 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 5.4%.
- o Le nombre total de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens a augmenté de 2.4% au cours du deuxième trimestre de 1989 comparé à la même période en 1988.
- o Les données préliminaires du deuxième trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 18.6% (28.7 millions de kg) comparativement à la même période en 1988.
- o Les données préliminaires du deuxième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 1,065,465, soit une augmentation de 22.8% comparé à la même période en 1988.

## Revue spéciale

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - 1968 à 1988.

## Mises en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, Avril-juin 1988 (n° 51-002 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, 1988 (n° 51-204 au catalogue).
- o Statistiques des affrètements aériens, 1988 (n° 51-207 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, décembre 1989.





TABLE 1.

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, September 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, septembre 1989 (données préliminaires).

OPERATIONAL STATISTICS	September 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Septembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,197	-9.1	10,661	-10.2	- Intérieur
- International	581	1.8	5,105	5.6	- International
- Total	1,778	-5.8	15,766	-5.6	- Total
Passengers - Charter	113	-18.7	1,709	-20.1	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,891	-6.7	17,475	-7.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll	1 879 762	-5.5	16 506 352	-4.4	unitaires - Intérieur
- International	2 534 074	6.3	20 229 786	8.7	- International
- Total	4 413 836	1.0	36 736 139	2.4	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	423 112	-18.7	5 227 017	-20.9	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 836 949	-1.1	41 963 156	-1.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	6 076 936	0.5	52 748 806	5.7	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	554 430	-19.1	6 731 535	-19.4	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 631 366	-1.5	59 480 341	2.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	72.6	...	69.6	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	76.3	...	77.6	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	72.9	...	70.5	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	122 842	17.6	1 015 173	11.2	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	2 282	-65.0	30 842	-33.7	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	125 124	12.8	1 046 016	9.1	chandises - Total
Hours Flown	61	-3.2	553	0.5	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	333 283	-1.8	2 952 981	0.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

In table 1, a year-to-date comparison of the Level I figures for September 1989 over September 1988 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 2.4%. Domestic unit toll passenger-kilometres decreased by 4.4% while international unit toll passenger-kilometres were up by 8.7%. A similar year-to-

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

A partir de janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

Au tableau 1, une comparaison des chiffres pour les neuf premiers mois de 1989 par rapport à la même période en 1988 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 2.4%. Les passagers-kilomètres intérieurs à taux unitaires ont diminué de 4.4% et les passagers-kilomètres internationaux à taux unitaires ont augmenté de 8.7%. Une comparaison

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, July, August, September 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Statistiques(1) mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet, août, septembre 1989 (données préliminaires).

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1989 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1989 Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>July</b>					<b>Juillet</b>
Operating Revenues - Unit toll	498,309	4.8	2,852,760	4.4	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	23,539	-30.5	213,641	-19.4	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	545,384	6.7	3,238,723	4.1	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	479,561	4.8	3,207,321	5.7	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	18,961	5.4	133,591	11.8	Total des frais d'intérêt
<b>August</b>					<b>Août</b>
Operating Revenues - Unit toll	531,478	6.9	3,384,238	4.8	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	22,007	-33.7	235,648	-21.0	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	587,031	6.8	3,825,754	4.5	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	483,411	3.5	3,690,732	5.4	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	17,335	-6.3	150,926	9.4	Total des frais d'intérêt
<b>September</b>					<b>Septembre</b>
Operating Revenues - Unit toll	475,192	4.8	3,859,430	4.8	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	17,494	-32.2	253,147	-21.9	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	519,038	3.7	4,344,792	4.4	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	468,713	0.5	4,159,444	4.8	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	18,711	-8.1	169,637	7.1	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines will now be published after the end of each quarter, rather than every month. This is a result of changes in the reporting procedures by the participating carriers, commencing January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens seront maintenant publiées à la fin de chaque trimestre plutôt qu'à chaque mois. Cette modification résulte des changements apportés aux procédures de déclaration des transporteurs participants commençant en janvier 1989.

date comparison of charter data shows that passenger-kilometres decreased by 20.9%.

semblable des données pour les services d'affrètements démontre que les passagers-kilomètres ont diminué de 20.9%.

In Table 2, a year-to-date comparison of the Level I figures for September 1989 over September 1988 shows that charter operating revenues decreased by 21.9%. This decrease was mainly due to Wardair's transition from charter to scheduled air services. Wardair's

Au tableau 2, une comparaison des chiffres pour les neuf premiers mois de 1989 par rapport à la même période en 1988 démontre que les recettes d'exploitation d'affrètement ont diminué de 21.9%. Cette diminution est principalement due à la décision de Wardair de changer plusieurs de ses vols affrétés en

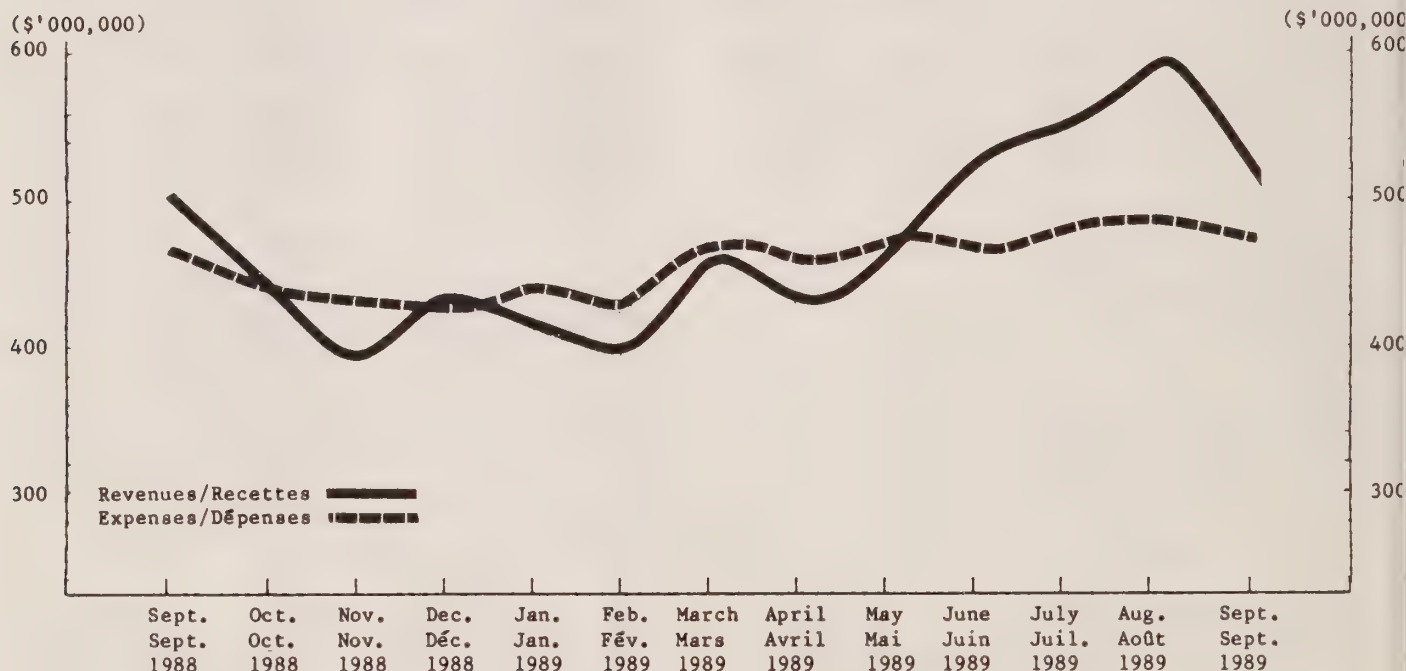
reduction in charter operations created an opportunity for new, specialized charter airlines operating large jet aircraft to take on a share of the international charter market.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. The months of May to October normally show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas, during the winter months (November to April), the operating expenses usually exceed the operating revenues resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of December 1988 and May 1989.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$185.3 million as of September 1989. For the same period of 1988, the carriers had recorded a \$194.1 million operating income.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from September 1988 to September 1989.



For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

vois réguliers. Cette décision de Wardair a permis à plusieurs affréteurs spécialisés de prendre de l'expansion et donc, de devenir une force plus dominante dans le marché de l'affrètement.

La Figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La Figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de décembre 1988 et mai 1989.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de 185.3 millions de dollars pour les neuf premiers mois de 1989. Pour la même période en 1988, ces transporteurs avaient enregistré un revenu d'exploitation de 194.1 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de septembre 1988 à septembre 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).



TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. July 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Juillet 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July 1989	% Change July 1989/1988	Year-to-date 1989	% Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet	Variation en % Juillet	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	32,609	-1.9	192,690	1.5
2	Lester B Pearson International ONT	29,509	-1.5	202,472	2.3
3	Victoria International BC-CB	22,897	-1.3	123,208	3.1
4	Montréal International QUE-QUE	21,911	26.7	139,929	22.8
5	St. Hubert QUE-QUE	20,529	9.3	113,913	15.2
6	Boundary Bay BC-CB	20,383	36.0	119,197	33.2
7	Buttonville ONT	20,224	6.6	114,869	11.9
8	Québec QUE-QUE	18,698	34.5	85,032	14.7
9	St Honoré QUE-QUE	17,991	-10.2	54,636	6.6
10	Calgary International ALTA-ALB	17,772	3.7	125,920	2.5
11	Ottawa International ONT	16,522	8.5	112,086	11.5
12	St. Andrews MAN	15,736	31.3	83,365	26.8
13	North Bay ONT	15,437	50.9	65,681	25.7
14	Langley BC-CB	15,154	3.2	68,899	-10.3
15	Winnipeg International MAN	13,570	0.0	90,884	-0.4
16	London ONT	13,392	-9.2	70,697	0.8
17	Pitt Meadows BC-CB	12,912	9.7	75,398	7.9
18	Moncton NB	12,297	18.0	57,458	18.3
19	Hamilton City ONT	12,154	-1.2	73,252	-13.8
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	12,121	16.6	77,499	10.1
21	Villeneuve ALTA-ALB	11,762	48.3	55,511	33.9
22	Abbotsford BC-CB	11,755	-14.0	104,417	11.7
23	Sudbury ONT	11,396	1.0	57,376	15.0
24	Halifax International NS-NÉ	10,620	21.8	67,708	22.5
25	Waterloo-Wellington ONT	10,586	54.9	53,524	17.9
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		417,937	9.6	2,385,621	9.6
Total - Transport Canada Towers (60)/		607,722	5.4	3,549,338	6.3
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In July 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 5.4% from July of 1988. Itinerant movements increased by 5.1% to 369,370 while local movements increased by 5.9% to 235,352 when compared to the same month last year.

In the first seven months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 6.3% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.7% to 2,177,368 while local movements have increased by 7.2% over the first seven months of 1988 to 1,371,970.

The largest percentage increase in July was 54.9% at Waterloo-Wellington, Ontario. The largest decrease was 38.3% at Toronto Island airport.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Au cours du mois de juillet 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 5.4% par rapport au mois de juillet 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 369,370, soit une hausse de 5.1% par rapport au mois de juillet 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 5.9% pour atteindre 238,352.

Au cours des sept premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 6.3% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,177,368 soit une hausse de 5.7% par rapport aux sept premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 7.2% pour s'établir à 1,371,970.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Waterloo-Wellington, Ontario soit une hausse de 54.9%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de 38.3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 25 Canadian Airports, by Type of Service - Second Quarter 1989. (Preliminary Data).

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 25 principaux aéroports canadiens, par genre de service, deuxième trimestre 1989 (données préliminaires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1989/1988
Rang	Aéroport	Principaux services à horaire fixe	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation deuxième trimestre
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	4,091,570	351,391	665,309	5,108,270	2.1
2	Vancouver International BC-CB	1,747,991	450,817	77,628	2,276,436	6.3
3	Montréal International QUE-QUE	1,288,927	303,349	47,513	1,639,789	0.3
4	Calgary International ALTA-ALB	953,360	136,261	23,660	1,113,281	3.2
5	Ottawa International ONT	572,742	123,905	5,241	701,888	-1.2
6	Halifax International NS-NÉ	407,543	180,502	13,269	601,314	4.5
7	Winnipeg International MAN	518,547	55,001	8,834	582,382	-1.5
8	Mirabel International QUE-QUE	340,593	15,673	191,530	547,796	10.6
9	Edmonton International ALTA-ALB	451,873	12,804	22,674	487,351	-1.1
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	135,385	125,505	-	260,890	11.8
11	Québec QUE-QUE	54,533	142,371	15,596	212,500	13.5
12	Victoria International BC-CB	129,589	147,648	2,890	181,759	-2.4
13	St. John's Nfld-TN	31,221	48,936	3,203	181,728	5.6
14	Regina SASK	132,212	21,706	472	154,390	1.7
15	Saskatoon SASK	123,843	27,820	268	151,931	-0.6
16	Thunder Bay ONT	90,147	43,905	-	134,052	-11.9
17	Kelowna BC-CB	52,729	36,571	-	89,300	-1.9
18	Toronto Island ONT	929	76,899	147	77,046	-10.7
19	Moncton NB	-	43,233	-	72,149	1.0
20	Prince George BC-CB	28,916	24,813	198	69,305	9.8
21	London ONT	44,294	62,215	1,975	65,119	1.6
22	Saint John NB	13,414	33,539	-	62,898	-3.2
22	Windsor ONT	7,446	37,754	-	60,337	-23.8
24	Sudbury ONT	22,583	43,962	-	57,376	-7.5
25	Fredericton NB	29,359	30,509	-	56,962	12.5
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		11,288,753	2,577,089	1,080,407	14,946,249	2.4
Total Canada		11,629,597	3,875,508	1,086,618	16,591,723	2.4

Overall, total enplaned and deplaned revenue passengers increased by 2.4% during the second quarter of 1989 over the same period of the previous year. Individually, the three types of services recorded the following variations: major scheduled service, -5.5% (671,353 passengers); regional and local scheduled services, 27.8% (843,016 passengers); and, major charter services, 24.0% (210,275 passengers).

Collectively, traffic at the top 25 airports showed a growth of 2.4% (352,903 passengers). Lester B. Pearson and Vancouver International accounted for 67.6% of the net growth for the top 25 airports while comprising 49.4% of the total enplaned and deplaned revenue passengers for these airports.

Conversely, 11 of the top 25 airports experienced a decline in total enplaned and deplaned revenue passengers. Furthermore, of the seven Ontario airports appearing in the top 25, five had negative growth over the comparison period.

Le nombre total de passagers payants embarqués et débarqués a augmenté de 2.4% au cours du deuxième trimestre de 1989 comparé à la même période en 1988. Vu de façon individuelle, les trois genres de services ont rapporté les variations suivantes: les principaux services réguliers, -5.5% (671,353 passagers); les services réguliers régionaux et locaux, 27.8% (843,016 passagers); et les principaux services d'affrètement, 24.0% (210,275 passagers).

Les 25 aéroports les plus importants au pays ont rapporté un gain de 2.4% (352,903 passagers) de la circulation de passagers. Les aéroports Lester B. Pearson International et Vancouver International sont responsables de 67.6% de cette augmentation nette. Ces même deux aéroports se partagent d'ailleurs 49.4% du nombre de passagers payants embarqués et débarqués rapportés par les 25 premiers aéroports canadiens.

Cependant, 11 des 25 premiers aéroports canadiens ont enregistré un déclin du nombre de passagers payants embarqués et débarqués. De plus, cinq des sept aéroports ontariens listés ci-haut ont rapporté une diminution de leur circulation de passagers.



## Major Scheduled Services

Only four of the top 25 airports recorded increases in major scheduled enplaned and deplaned revenue passengers. The increases at two of these airports, Vancouver and Mirabel International, were primarily due to international traffic. The other two airports, Regina and Saskatoon, showed only marginal increases of 0.5% and 0.3% respectively.

Lester B. Pearson and Montréal International experienced considerable decreases in major scheduled traffic, 164,528 and 112,037 passengers respectively. However, in both cases, these reductions were partially or entirely offset by growth in regional and local scheduled and major charter services traffic volume.

## Regional and Local Scheduled Services

Preliminary data indicate that the number of enplaned and deplaned revenue passengers at Canadian airports for regional and local services reached 3.9 million during the second quarter of 1989, up 27.8% relative to the previous year. This brings their total market share to 23.4%.

As shown in Table 4, regional and local services recorded the highest volume at ten of the top 25 Canadian airports. However, it should be noted that these top 25 airports only represent slightly over two thirds of all regional and local passenger traffic. The largest gain in terms of passengers was recorded at Calgary International (119,300) while Fredericton recorded the largest percentage increase (178.4%).

## Major Charter Services

Preliminary data for the second quarter of 1989 indicate that the number of revenue passengers enplaned and deplaned who travelled on major charter services, increased by 24.0% over the second quarter of 1988 (from 876,343 to 1,086,618 passengers). This increase is 15.6 percentage points greater than the one which occurred between the second quarters of 1987 and 1988 (8.4%).

As observed in previous years, Lester B. Pearson International again handled the largest number of charter passengers (665,309 passengers) during the second quarter of 1989; up 154,647 passengers (30.3%) compared with the same period last year. This increase brings the share of this airport to 61.2% of the total number of charter passengers enplaned and deplaned.

Mirabel International was the second busiest airport in terms of number of charter passengers enplaned and deplaned, registering 191,530 passengers; up 29.6% from the second quarter of 1988.

For further information, please contact R. Hakka (819-953-3347).

## Principaux services à horaire fixe.

Des 25 premiers aéroports, seulement quatre ont enregistré des augmentations de trafic pour les principaux services à horaire fixe. Dans le cas de deux de ces aéroports internationaux, Vancouver et Mirabel, les hausses sont attribuables en grande partie au trafic international. Quant aux deux autres aéroports, Regina et Saskatoon, ils ont enregistré des augmentations marginales de 0.5% et 0.3% respectivement.

Les principaux services à horaire fixe ont enregistré de fortes diminutions aux aéroports internationaux Lester B. Pearson et Montréal, soit 164,528 et 112,037 passagers respectivement. Dans les deux cas, cependant, ces baisses furent en partie ou entièrement compensées par une augmentation du volume de trafic voyageant sur des services à horaire fixe régionaux et locaux et des principaux services d'affrètement.

## Services à horaire fixe régionaux et locaux

Les données préliminaires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens ayant voyagé sur des services à horaire fixe régionaux et locaux atteignait 3.9 millions au cours du deuxième trimestre de 1989, soit une hausse de 27.8% comparativement à l'année précédente. La part du marché total pour les services régionaux et locaux s'élève donc à 23.4%.

Tel que le démontre le tableau 4, un plus grand nombre de passagers utilisant des services régionaux et locaux, fût enregistré à dix des 25 premiers aéroports canadiens. De plus, ces derniers ne représentent qu'un peu plus des deux tiers du trafic total des passagers qui ont voyagé en utilisant des services régionaux et locaux. La plus forte augmentation en termes de nombre de passagers fût enregistrée à l'aéroport international de Calgary (119,300) alors que la plus forte augmentation en termes de pourcentage (178.4%) fût attribuée à l'aéroport de Frédéricton.

## Principaux services d'affrètement

Les données préliminaires du deuxième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués ayant voyagé sur les principaux services d'affrètement ont augmenté de 24.0%, soit de 876,343 à 1,086,618 passagers, comparé au deuxième trimestre de 1988. Cette augmentation est plus grande de 15.6 points de pourcentage que celle qui avait eu lieu entre les deuxièmes trimestres de 1987 et 1988 (8.4%).

Tel qu'observé dans le passé, l'aéroport International Lester B. Pearson s'est accaparé une fois de plus du plus grand nombre de passagers d'affrètement (665,309 passagers) au cours du deuxième trimestre de 1989, ce qui représente une augmentation de 154,647 passagers (30.3%) comparé à la même période en 1988. Cette augmentation porte la part du marché de cet aéroport à 61.2% du nombre total de passagers d'affrètement embarqués et débarqués.

En termes de nombre de passagers d'affrètement, l'aéroport Mirabel International est le deuxième en importance au pays. En effet, ce dernier rapportait pour le deuxième trimestre de 1989, 191,530 passagers d'affrètement, soit une augmentation de 29.6% comparée à la même période en 1988.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Second Quarter 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports	Second Quarter 1988	Second Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
		('000 kg)	('000 kg)	%
1	Lester B. Pearson International ONT	64 729	73 465	13.5
2	Vancouver International BC-CB	24 688	30 462	23.4
3	Mirabel International QUE-QUÉ	21 710	22 710	4.6
4	Calgary International ALTA-ALB	7 406	9 804	32.4
5	Montréal International QUE-QUÉ	7 652	9 723	27.1
6	Halifax International NS-NÉ	5 966	7 886	32.2
7	Winnipeg International MAN	3 224	7 757	140.6
8	Edmonton International ALTA-ALB	5 960	7 354	23.4
9	Ottawa International ONT	1 556	1 790	15.0
10	St. John's NFLD-TN	2 141	1 727	-19.3
11	Moncton NB	327	1 481	352.3
12	Goose Bay NFLD-TN	940	784	-16.5
13	Yellowknife NWT-TNO	701	682	-2.6
14	Regina SASK	350	676	93.2
15	Iqaluit NWT-TNO	661	602	-8.9
16	Kuujuaq QUE-QUÉ	325	450	38.5
17	Resolute Bay NWT-TNO	322	409	27.1
18	Saskatoon SASK	308	403	30.8
19	Charlottetown PEI-IPE	305	315	3.1
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	360	289	-19.9
21	Québec QUE-QUÉ	199	280	41.3
22	Thunder Bay ONT	285	267	-6.2
23	Norman Wells NWT-TNO	282	262	-7.1
24	Sandspit BC-CB	238	226	-5.1
25	Inuvik NWT-TNO	191	226	18.3
26	Whitehorse YT-TY	243	221	-9.0
27	Nanisivik NWT-TNO	171	220	28.4
28	Saint John NB	284	213	-25.1
29	Cambridge Bay NWT-TNO	165	186	13.0
30	Val D'Or QUE-QUÉ	148	162	9.3
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		151 835	181 028	19.2
Total Canada		154 394	183 119	18.6

Preliminary second quarter 1989 data show an increase of 18.6% (28.7 million kg) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988.

Cargo volume at Moncton more than quadrupled over the comparison period as a result of the introduction of cargo flights. Winnipeg International also experienced large growth with an increase of 140.6%. This increment doubled Winnipeg's share of total enplaned/deplaned cargo from 2.1% to 4.2%.

Enplaned and deplaned cargo at Vancouver International increased by almost six million kg, almost half of which was international traffic.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur les principaux services à horaire fixe, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - deuxième trimestre, 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports	Second Quarter 1988	Second Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
		('000 kg)	('000 kg)	%
1	Lester B. Pearson International ONT	64 729	73 465	13.5
2	Vancouver International BC-CB	24 688	30 462	23.4
3	Mirabel International QUE-QUÉ	21 710	22 710	4.6
4	Calgary International ALTA-ALB	7 406	9 804	32.4
5	Montréal International QUE-QUÉ	7 652	9 723	27.1
6	Halifax International NS-NÉ	5 966	7 886	32.2
7	Winnipeg International MAN	3 224	7 757	140.6
8	Edmonton International ALTA-ALB	5 960	7 354	23.4
9	Ottawa International ONT	1 556	1 790	15.0
10	St. John's NFLD-TN	2 141	1 727	-19.3
11	Moncton NB	327	1 481	352.3
12	Goose Bay NFLD-TN	940	784	-16.5
13	Yellowknife NWT-TNO	701	682	-2.6
14	Regina SASK	350	676	93.2
15	Iqaluit NWT-TNO	661	602	-8.9
16	Kuujuaq QUE-QUÉ	325	450	38.5
17	Resolute Bay NWT-TNO	322	409	27.1
18	Saskatoon SASK	308	403	30.8
19	Charlottetown PEI-IPE	305	315	3.1
20	Edmonton Municipal ALTA-ALB	360	289	-19.9
21	Québec QUE-QUÉ	199	280	41.3
22	Thunder Bay ONT	285	267	-6.2
23	Norman Wells NWT-TNO	282	262	-7.1
24	Sandspit BC-CB	238	226	-5.1
25	Inuvik NWT-TNO	191	226	18.3
26	Whitehorse YT-TY	243	221	-9.0
27	Nanisivik NWT-TNO	171	220	28.4
28	Saint John NB	284	213	-25.1
29	Cambridge Bay NWT-TNO	165	186	13.0
30	Val D'Or QUE-QUÉ	148	162	9.3
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		151 835	181 028	19.2
Total Canada		154 394	183 119	18.6

Les données préliminaires du deuxième trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 18.6% (28.7 millions de kg) comparativement à la même période en 1988.

Le volume des marchandises à Moncton a plus que quadruplé par rapport à la même période en 1988, en raison de l'introduction des vols de marchandises. Winnipeg montre aussi une forte augmentation de 140.6%. Cette augmentation a fait doublé la part de marché du total des marchandises embarquées et débarquées à Winnipeg de 2.1% à 4.2%.

Les marchandises embarquées et débarquées à l'aéroport international de Vancouver ont augmenté de presque six millions de kg; dont environ la moitié était du trafic international.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

International Charter Passengers, by Region.  
Second Quarters 1987 to 1989 (Preliminary  
Data).

Region	Second Quarter 1987 Deuxième trimestre	Second Quarter 1988 Deuxième trimestre	Second Quarter 1989 Deuxième trimestre	Change 1988/1987 Variation	Change 1989/1988 Variation	Région
				%	%	
Europe	243,703	240,825	289,750	-1.2	20.3	Europe
Southern	216,087	222,466	292,159	3.0	31.3	Sud
United States	336,870	404,534	483,556	20.1	19.5	États-Unis
Total	796,660	867,825	1,065,465	8.9	22.8	Total

Preliminary second quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,065,465, up 22.8% from the 1988 figure. This increase is 13.9 percentage points higher than the one which occurred between the second quarters of 1987 and 1988 (8.9%).

The United States region was the most popular destination (483,556 passengers) for Canadians during the second quarter of 1989. As well this region recorded the largest increase in terms of number of charter passengers with 79,022 additional passengers. Florida accounted for 85.7% (67,754 additional passengers) of this gain. Soundair/Odyssey International, Air 2000 Ltd\*, Minerve Canada, Vacationair and Quebecair all shared in this gain. The increased volume carried by these airlines even offset the large decrease in charter activity to Florida by Wardair and Worldways.

In the Southern region, Mexico was, by far, the most popular destination with 110,915 passengers. However, the largest increase in terms of charter passengers went to the Dominican Republic with 30,651 additional passengers (72.6%). This gain was widely distributed among Canadian charter carriers such as Air 2000 Ltd\*, Canadian Airlines International, Nationair, Soundair/Odyssey International and Vacationair.

The United Kingdom (113,311 passengers) and France (84,037 passengers) were the two most popular European destinations during the second quarter of 1989. Moreover, they both benefitted from the largest increases in terms of number of charter passengers with 33,030 and 14,392 additional passengers respectively.

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

\* renamed Canada 3000 Limited in May 1989.

TABLEAU 6.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région.  
Deuxièmes trimestres 1987 à 1989 (données  
préliminaires).

Les données préliminaires du deuxième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 1,065,465, soit une augmentation de 22.8% comparé à la même période en 1988. Ce gain est supérieur de 13.9 points de pourcentage à celui qui avait eu lieu entre les deuxièmes trimestres et 1987 et 1988 (8.9%).

La région des États-Unis a été la destination la plus en demande (483,556 passagers) par les Canadiens au cours du deuxième trimestre de 1989. Cette région a également bénéficié de la plus grande augmentation en termes de nombre de passagers, soit 79,022 passagers additionnels. La Floride est responsable de 85.7% (67,754 passagers additionnels) de ce gain. Les compagnies Soundair/Odyssey International, Air 2000 Ltée\*, Minerve Canada, Vacationair et Québecair se sont partagés cette augmentation. Le niveau d'activité plus élevé de ces lignes aériennes a même pu compenser les fortes diminutions enregistrées par Wardair et Worldways.

Dans la région du Sud, le Mexique fut, et de loin, le pays le plus visité par les Canadiens; soit par 110,915 passagers. Cependant, la plus grande augmentation, en nombre de passagers, a été enregistrée par la République Dominicaine, soit 30,651 passagers additionnels (72.6%). Plusieurs affréteurs canadiens ont bénéficié de ce gain dont Air 2000 Ltée\*, les Lignes aériennes Canadien International, Nationair, Soundair/Odyssey International et Vacationair.

Le Royaume-Uni (113,311 passagers) et la France (84,037 passagers) furent les deux destinations européennes les plus en demande au cours du deuxième trimestre de 1989. De plus, elles ont bénéficié des augmentations les plus importantes, en termes de nombre de passagers, soit 33,030 et 14,392 passagers additionnels respectivement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).

\* rebaptisé Canada 3000 Ltée en mai 1989.



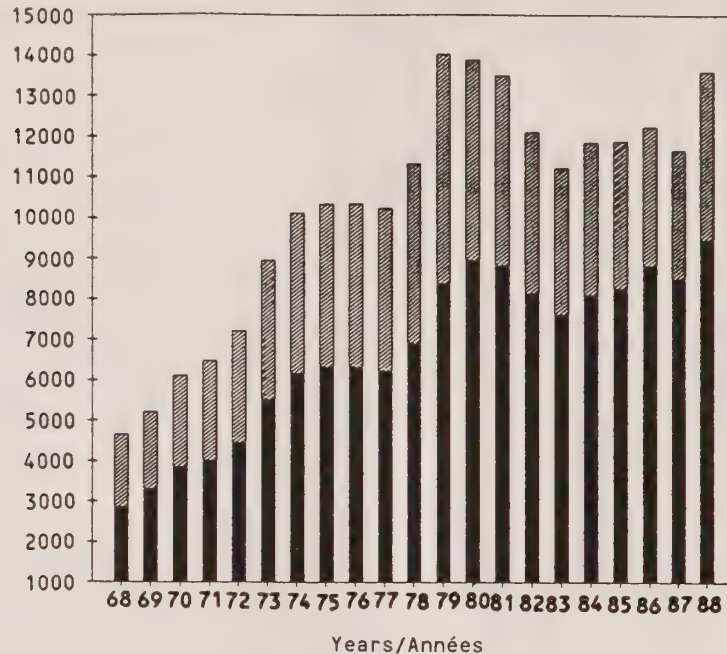
## Special Review:

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - 1968 to 1988.

## Revue Spéciale:

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - 1968 à 1988.

'000 Passengers/Passagers



## LEGEND

- Others/Autres
- Top 50 city-pairs/  
50 premières paires  
de villes

o The above graph illustrates the historical growth pattern that occurred in the scheduled domestic air passenger origin and destination data over a period of twenty-one years: 1968 to 1988.

o Focusing the attention on the top 50 city-pairs, we can observe that a positive growth rate was recorded every year between 1968 and 1975. The number of passengers grew from 2.8 million to 6.3 million. From 1975 to 1977, the rate of growth had levelled off and the number of passengers was hovering between 6.2 and 6.3 million. The 1982-1983 decreases correspond to the recession period when a major decline occurred in almost all aspects of the industry. During 1988, the first year of deregulation in Southern Canada, 9.5 million passengers travelled on domestic scheduled services, a record number for the last twenty one years.

o For more detailed information pertinent to the year 1988, order the new publication Air Passenger Origin and Destination-Domestic Report, 1988 scheduled to be released in December 1989.

o Also available on diskette are annual domestic origin and destination data for the top 50 city-pairs, 1968 to 1988. The cost is \$50.00 per diskette which can be obtained by contacting the Aviation Statistics Centre (819-997-1989).

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

o Le graphique ci-dessus, illustre la croissance historique des données sur le trafic intérieur de l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe pour une période de vingt-et-une années: 1968 à 1988.

o Lorsque l'on se concentre sur les 50 premières paires de villes, on observe qu'un taux de croissance positif fut enregistré pour chacune des années entre 1968 et 1975. Le nombre de passagers est alors passé de 2.8 millions à 6.3 millions. Entre 1975 et 1977, le taux de croissance s'est maintenu et le nombre de passagers variait autour de 6.2 et 6.3 millions. Les diminutions enregistrées en 1982 et 1983 correspondent à la période de récession lorsque des baisses d'activité économique furent observées dans presque tous les secteurs de l'industrie. En 1988, première année de déréglementation dans le sud du Canada, 9.5 millions de passagers ont voyagé sur des vols intérieurs à horaire fixe, ce qui constitue un sommet depuis les vingt-et-une dernières années.

o Pour des informations plus détaillées au sujet de l'année 1988, commandez la nouvelle publication intitulée Origine et destination des passagers aériens - Rapport sur le trafic intérieur, 1988 qui sera disponible au cours du mois de décembre 1989.

o De plus, les données annuelles d'origine et de destination sur le trafic intérieur pour les 50 premières paires de villes, 1968 à 1988, sont disponibles sur disque. Le coût est de \$50.00 la copie que l'on peut obtenir en communiquant avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1989).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Mike Burchell  
Acting Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-0198

December 1989

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Mike Burchell  
Chef intérimaire  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-0198

Décembre 1989

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----





Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X

Vol. 22, No. 1

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00 per year

#### HIGHLIGHTS

- o A year-to-date comparison of scheduled services data reported by Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, as of October 1989, shows a decrease of 4.5% in domestic passenger-kilometres, while international passenger-kilometres rose by 8.1%.
- o During the first quarter 1989, the number of passengers, for all city-pairs, travelling on transborder scheduled services totalled 1,942,550, up 7.8% compared to the first quarter 1988.
- o Preliminary data reported by three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, indicate that 63.4% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1988, up from 54.6% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 68.5% of total volume in 1988, which represents an increase of 7.4 percentage points compared to a year earlier.

#### Special Review

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - 1968 to 1988.

#### Recent Releases

- o Air Carrier Operations in Canada, July-September 1988 (Catalogue No. 51-002).
- o Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, 1988 (Catalogue No. 51-204).
- o Air Passenger Origin and Destination: Canada-United States Report, 1988 (Catalogue No. 51-205).
- o Air Charter Statistics, 1988 (Catalogue No. 51-207).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1990.

Vol. 22, N° 1

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

#### FAITS SAILLANTS

- o Une comparaison des données déclarées par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour les dix premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs pour les services à taux unitaires a diminué de 4.5%, alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 8.1%.
- o Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes qui ont voyagé sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,942,550, une hausse de 7.8% par rapport au premier trimestre de 1988.
- o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens - Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair, 63.4% des passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits en 1988, en regard de 54.6% en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 68.5% du volume total en 1988, soit une hausse de 7.4 points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

#### Revue spéciale

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - 1968 à 1988.

#### Mises en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, Juillet-septembre 1988 (n° 51-002 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, 1988 (n° 51-204 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport Canada-Etats-Unis, 1988 (n° 51-205 au catalogue).
- o Statistiques des affrètements aériens, 1988 (n° 51-207 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1990.





TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, October 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, octobre 1989 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	October 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Octobre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,128	-8.4	11,789	-10.0	- Intérieur
- International	529	3.9	5,634	5.5	- International
- Total	1,657	-4.8	17,423	-5.6	- Total
Passengers - Charter	107	-31.0	1,816	-20.8	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,764	-7.0	19,239	-7.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 687 694	-5.3	18 194 047	-4.5	unitaires - Intérieur
- International	2 077 301	2.5	22 307 087	8.1	- International
- Total	3 764 995	-1.2	40 501 135	2.1	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrè-
Charter	316 926	-31.1	5 543 927	-21.6	tements
Passenger-kilometres - Total	4 081 922	-4.4	46 045 062	-1.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles - Taux
Unit Toll	5 686 229	-1.1	58 435 036	5.0	unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	431 659	-36.1	7 163 198	-20.7	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 117 889	-4.8	65 598 234	1.4	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage - Taux
Unit Toll %	66.2	...	69.3	...	unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	73.4	...	77.4	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.7	...	70.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Unit Toll	129 102	12.9	1 144 276	11.4	Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	2 203	-58.1	33 046	-36.2	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	131 306	9.3	1 177 322	9.1	Total
Hours Flown	59	-6.3	612	-0.2	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	311 441	-3.9	3 264 422	0.3	Consommation de carburant à turbo-
					moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

A year to date comparison of the Level I unit toll data for October 1989 over October 1988 shows that domestic passenger-kilometres decreased by 4.5% while international passenger-kilometres increased by 8.1%. The distribution of scheduled passenger-kilometres flown by Level I carriers in 1989 continues to move toward the international market. Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

Une comparaison des chiffres à taux unitaires pour les dix premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 4.5% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 8.1%. Enfin, la répartition des passagers-kilomètres réalisés par ces principaux transporteurs en 1989 continue de se déplacer vers le marché international. Depuis janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair.

For further information please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1989  
Quarter 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Premier trimestre 1989 (données provisoires).

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1989	-	1988	1989	First Quarter 1989/1988
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
				%
1	Toronto - New York	155,950	164,700	5.6
2	Montréal - New York	79,880	71,090	-11.0
3	Toronto - Chicago	55,880	63,780	14.1
4	Montréal - Miami	53,580	58,120	8.5
5	Toronto - Miami	46,190	57,560	24.6
6	Vancouver - Los Angeles	30,940*	54,250	...
7	Toronto - Los Angeles	48,640	53,950	10.9
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	44,840	48,530	8.2
9	Toronto - Boston	45,090	48,160	6.8
10	Toronto - San Francisco	30,370	36,920	21.6
11	Calgary - Los Angeles	34,770	36,200	4.1
12	Montréal - Boston	31,130	33,670	8.2
13	Montréal - Tampa/St. Petersburg	22,280	26,010	16.7
14	Vancouver - San Francisco	15,990*	25,210	...
15	Edmonton - Los Angeles	18,850	22,620	20.0
16	Toronto - Washington/Baltimore	19,930	21,080	5.8
17	Montréal - Los Angeles	16,590	20,500	23.6
18	Toronto - Philadelphia	18,700	19,190	2.6
19	Vancouver - Seattle/Tacoma	15,270	18,460	20.9
20	Montréal - Chicago	17,810	18,280	2.6
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	15,070	17,730	17.7
22	Toronto - Detroit	19,960	17,130	-14.2
23	Montréal - Philadelphia	18,430	16,940	-8.1
24	Toronto - Detroit	14,810	16,800	13.4
25	Vancouver - Hawaii	12,530	15,960	27.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		883,480	982,840	11.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,802,780	1,942,550	7.8

\* Data underestimated.

\* Données sous-estimées.

During the first quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on transborder scheduled services totalled 1,942,550, up 7.8% compared to the first quarter 1988.

Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes qui ont voyagé sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,942,550, une hausse de 7.8% par rapport au premier trimestre de 1988.

A number of problems with the 1988 data originated with the data filed by some American carriers. These problems have thus contributed to understate some of the 1989/1988 data comparisons for certain markets (e.g., Vancouver-Los Angeles, Vancouver, San Francisco). The 1989 data are considered to be more accurate than the 1988 data.

L'origine de plusieurs problèmes de données en 1988 se situe au niveau des données soumises par certains transporteurs américains. Pour certains marchés ces problèmes ont contribué à fausser la comparaison des données entre 1989 et 1988 (ex: Vancouver-Los Angeles, Vancouver San Francisco). Les données de 1989 sont considérées plus justes que celles de 1988.

As of January 1st, 1989, an additional regional and local carrier (City Express) was added to the list of Canadian participants in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey.

Depuis le 1 janvier 1989, un transporteur régional et local (City Express) fut ajouté à la liste des participants canadiens à l'enquête sur l'Origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe.

For further information, please contact C. Mamay at (819-997-1989).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).

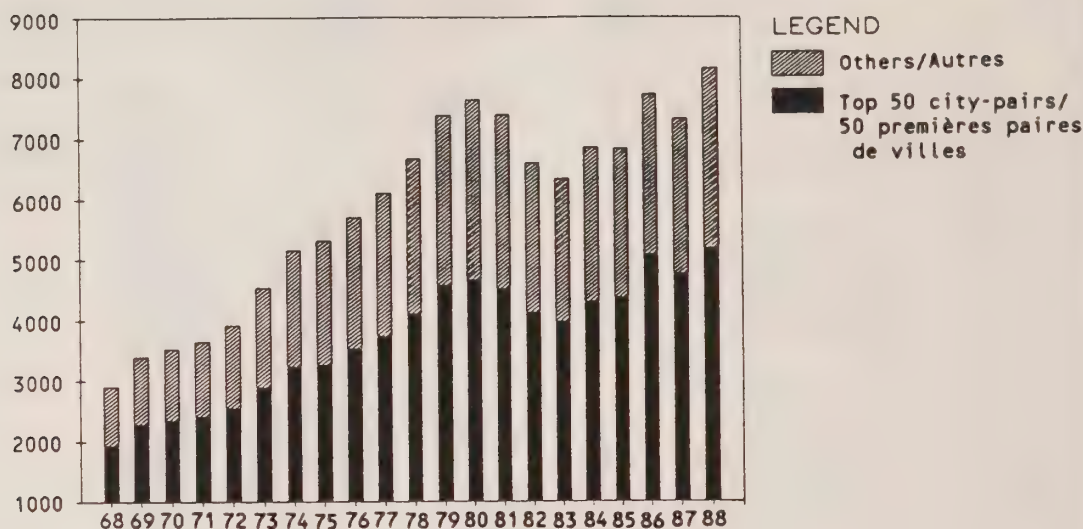


## Special Review:

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - 1968 to 1988.

## Revue Spéciale:

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - 1968 à 1988.



o The above graph illustrates the historical growth pattern for Canada and the top 50 city-pairs that occurred in the scheduled transborder air passenger origin and destination data over a period of twenty-one years: 1968 to 1988. From 1968 to 1980, an increase of 162.2% was recorded for all city-pairs, the number of passengers grew from 2,917.6 thousand to 7,649.5 thousand. The 1981-1983 recession period is obvious as the industry faced a decline in activities in almost all sectors, including passenger traffic between Canada and the U.S. (-17.0%). By the mid 1980's, signs of an economic upturn were evident throughout the economy and by 1988, the transborder traffic had reached 8,164.3 thousand passengers, an increase of 19.0% compared to 1984.

o For more detailed information on the year 1988, order the publication Air Passenger Origin and Destination - Canada-United States Report, 1988 (Catalogue 51-205) scheduled for release in January 1990.

o Also available on diskette are annual transborder origin and destination data for all city-pairs including the top 50 city-pairs, 1968 to 1988. The cost is \$50.00 per diskette which can be obtained by contacting the Aviation Statistics Centre (819-997-1989).

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

o Le graphique ci-dessus, illustre la croissance historique pour le Canada et les 50 premières paires de villes de données transfrontalières sur l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe pour une période de vingt-et-une années: 1968 à 1988. De 1968 à 1980, une augmentation de 162.2% fut enregistrée pour toutes les paires de villes, le nombre de passagers passant de 2,917.6 mille à 7,649.5 mille. On remarque la période de récession, 1981-1983 où il y a eu un déclin des activités dans pratiquement tous les secteurs de l'industrie, incluant le trafic de passagers entre le Canada et les États-Unis (-17.0%). Au milieu des années 1980, des signes de croissance économique étaient évidents partout dans l'économie. En 1988, le trafic transfrontalier atteignait donc 8,164.3 mille de passagers, soit une augmentation de 19.0% comparativement à 1984.

o Pour des informations plus détaillées au sujet de l'année 1988, commandez la nouvelle publication intitulée Origine et destination des passagers aériens - Rapport Canada-États-Unis, 1988 (n° 51-205 au catalogue) qui sera disponible au cours du mois de janvier 1990.

o De plus, les données annuelles transfrontalières d'origine et de destination pour toutes les paires de villes incluant les 50 premières paires de villes, 1968 à 1988, sont disponibles sur disque. Le coût est de \$50.00 la copie que l'on peut obtenir en communiquant avec le Centre de statistiques de l'aviation (819-997-1989).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1988 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, 1988 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988	
	No. - Nbre ( '000)	%				%			
<b>Domestic</b>									
First quarter	4,071.1	14.5	44.0	35.9	53.5	61.9	2.6	2.2	Premier trimestre
Second quarter	3,999.4	-1.2	45.0	35.4	52.3	62.0	2.7	2.6	Deuxième trimestre
Third quarter	4,559.1	9.3	39.9	29.8	57.3	67.5	2.8	2.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,807.9	9.5	42.8	35.8*	55.0	61.6	2.2	2.6	Quatrième trimestre
Annual	16,437.6	7.8	42.9	34.1	54.6	63.4	2.6	2.5	Annuel
<b>Southern services</b>									
<b>Services secteur sud</b>									
First quarter	3,889.5	14.9	43.2	35.0	54.2	62.7	2.6	2.3	Premier trimestre
Second quarter	3,836.7	-0.5	44.3	34.5	53.0	62.8	2.8	2.7	Deuxième trimestre
Third quarter	4,386.9	10.5	39.0	28.9	58.1	68.3	2.9	2.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,666.9	10.6	42.0	35.1*	55.7	62.2	2.3	2.7	Quatrième trimestre
Annual	15,780.0	8.6	42.1	33.2	55.3	64.2	2.7	2.6	Annuel
<b>Short-haul</b>									
<b>Court-courrier</b>									
First quarter	1,918.8	8.3	51.3	41.1	46.1	56.5	2.6	2.4	Premier trimestre
Second quarter	1,757.3	-7.0	54.6	40.5	42.9	57.0	2.6	2.6	Deuxième trimestre
Third quarter	1,756.2	--	50.1	37.2	47.3	60.0	2.7	2.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,690.4	4.9	49.9	41.3*	47.8	56.0	2.3*	2.7	Quatrième trimestre
Annual	7,122.7	1.4	51.6	40.1	45.9	57.4	2.6	2.6	Annuel
<b>Long-haul</b>									
<b>Long-courrier</b>									
First quarter	1,970.7	22.0	34.3	29.0	63.0	68.7	2.7	2.3	Premier trimestre
Second quarter	2,079.4	5.7	34.4	29.4	62.7	67.8	2.9	2.8	Deuxième trimestre
Third quarter	2,630.7	18.7	30.2	23.4	66.7	73.9	3.1	2.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,976.5	15.9	34.6*	29.8*	63.2	67.6	2.2	2.7	Quatrième trimestre
Annual	8,657.3	15.4	33.2	27.6	64.1	69.8	2.8	2.6	Annuel
<b>Northern Services</b>									
<b>Services secteur nord</b>									
First quarter	181.7	6.8	58.8	55.5	40.4	44.1	0.7*	0.4*	Premier trimestre
Second quarter	162.7	-14.0	59.7	57.0	39.1	42.3	1.1	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	172.2	-13.9	58.1	52.2	40.6	46.9	1.3	0.9	Troisième trimestre
Fourth quarter	141.0	-12.0	58.1	53.1	41.0	46.1*	0.9*	0.7*	Quatrième trimestre
Annual	657.6	-8.6	58.7	54.5	40.3	44.9	1.0	0.7	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1988 (Preliminary Estimates).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1988	Change 1988/1987 Variation	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988	1987 <sup>r</sup>	1988		
	No. - Nbre ( '000 000)	%	%							
<b>Domestic</b>										<b>Intérieur</b>
First quarter	4 920.1	19.7	37.7	31.4	59.7	66.3	2.7	2.3	Premier trimestre	
Second quarter	5 241.9	5.8	37.4	30.2	59.6	67.0	3.0	2.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	6 542.8	19.1	32.6	24.4	64.2	72.9	3.2	2.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	4 904.4	15.4	37.4	30.8*	60.4	66.6	2.3	2.7	Quatrième trimestre	
Annual	21 609.3	14.9	36.1	28.8	61.1	68.5	2.8	2.7	Annuel	
<b>Southern services</b>										<b>Services secteur sud</b>
First quarter	4 757.2	20.2	36.9	30.7	60.3	67.0	2.8	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	5 089.6	6.4	36.7	29.5	60.3	67.7	3.0	2.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	6 367.3	20.2	31.8	23.7	65.0	73.5	3.2	2.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	4 770.9	16.3	36.7*	30.2*	61.0	67.1	2.3	2.7	Quatrième trimestre	
Annual	20 985.0	15.7	35.3	28.2	61.9	69.2	2.9	2.7	Annuel	
<b>Short-haul</b>										<b>Court-courrier</b>
First quarter	904.4	10.2	49.7	39.4	47.7	58.2	2.7	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	837.6	-5.4	52.9	39.3	44.5	58.1	2.6	2.6	Deuxième trimestre	
Third quarter	854.4	1.8	48.5	35.8	48.8	61.4	2.7	2.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	810.0	6.4	48.1	39.7*	49.6	57.6	2.3*	2.7	Quatrième trimestre	
Annual	3 406.5	3.0	49.9	38.6	47.6	58.9	2.6	2.6	Annuel	
<b>Long-haul</b>										<b>Long-courrier</b>
First quarter	3 852.8	22.8	33.6	28.6	63.6	69.0	2.8	2.4	Premier trimestre	
Second quarter	4 252.0	9.1	33.0	27.5	63.9	69.5	3.1	3.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 512.9	23.7	28.6	21.8	68.1	75.4	3.3	2.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3 960.9	18.6	34.1*	28.3*	63.6	69.0	2.3	2.7	Quatrième trimestre	
Annual	17 578.6	18.5	32.0	26.1	65.0	71.1	2.9	2.7	Annuel	
<b>Northern Services</b>										<b>Services secteur nord</b>
First quarter	162.9	7.7	56.7	52.8	42.3	46.8	0.9*	0.4*	Premier trimestre	
Second quarter	152.3	-12.7	57.9	53.6	40.8	45.6	1.3	0.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	175.5	-10.7	56.1	49.1	42.3	49.9	1.7*	1.0	Troisième trimestre	
Fourth quarter	133.5	-8.9	57.0	51.2	41.9	48.1	1.1*	0.8*	Quatrième trimestre	
Annual	624.3	-6.7	56.9	51.6	41.8	47.6	1.3	0.8	Annuel	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, 1988 (estimations provisoires).

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part de transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".



On January 1, 1988, a new economic regulatory reform took place in the Canadian air transport industry. The initial impact of this reform has been the widespread use of discount fares.

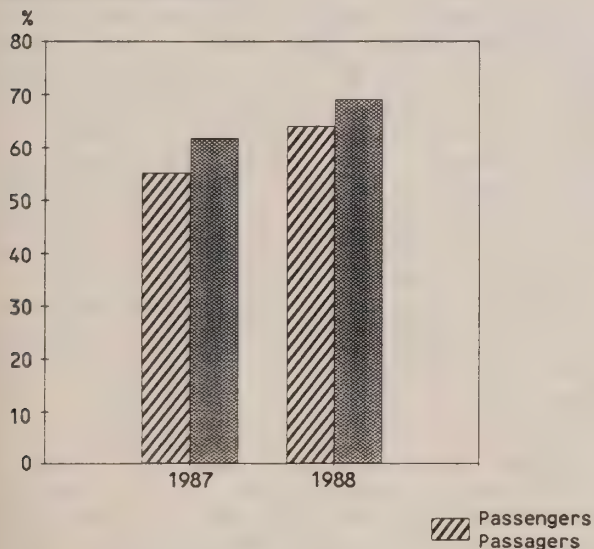
Indeed, preliminary estimates (see Table 3.1) indicate that 63.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket in 1988, up from 54.6% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel increases to 68.5%, up from 61.1% in 1987.

As evidenced by Figure 3.1, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares in 1988. In the southern sector, 64.2% of passenger traffic (representing 69.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1987, the corresponding figures were 55.3% for passengers and 61.9% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.9% of the traffic in 1988, up from 40.3% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.8 percentage points (41.8% to 47.6%) during this period.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1987, 1988

#### Southern Services Services secteur sud



The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1988, discount carriage on long-haul services represented 69.8% of passenger volume and 71.1% of passenger-kilometres; this compares with 57.4% and 58.9% respectively, for short-haul services. (See Figure 3.2).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988, une nouvelle réforme de la réglementation économique a été introduite dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cette réforme a eu comme effet initial d'accroître l'utilisation des tarifs réduits.

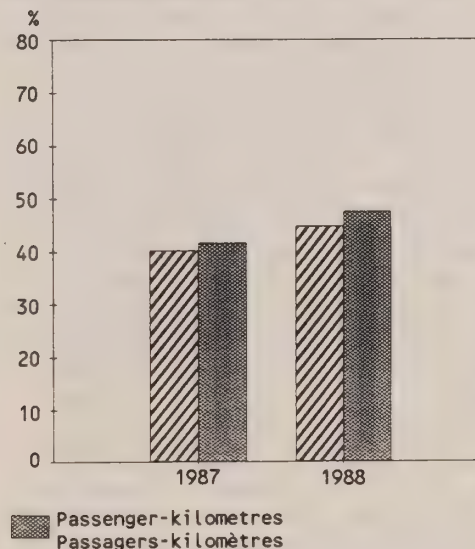
En effet, selon les estimations provisoires (voir Tableau 3.1), 63.4% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours de 1988, en regard de 54.6% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 61.1% en 1987 à 68.5% en 1988.

Tel que montré à la Figure 3.1, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours de 1988. Dans le secteur sud, 64.2% du trafic de passagers (représentant 69.2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.3% et 61.9% respectivement au cours de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.9% du trafic au cours de 1988, une augmentation par rapport à 40.3% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5.8 points de pourcentage (de 41.8% à 47.6%) au cours de la même période.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1987, 1988

#### Northern Services Services secteur nord



Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1988, les passagers voyageant à prix réduits sur des vols long-courriers constituaient 69.8% du volume de passagers et 71.1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.4% et 58.9%. (Voir Figure 3.2).



Figure 3.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector,  
Short-Haul and Long-Haul Services,  
1987, 1988

Short-Haul  
Court-courriers

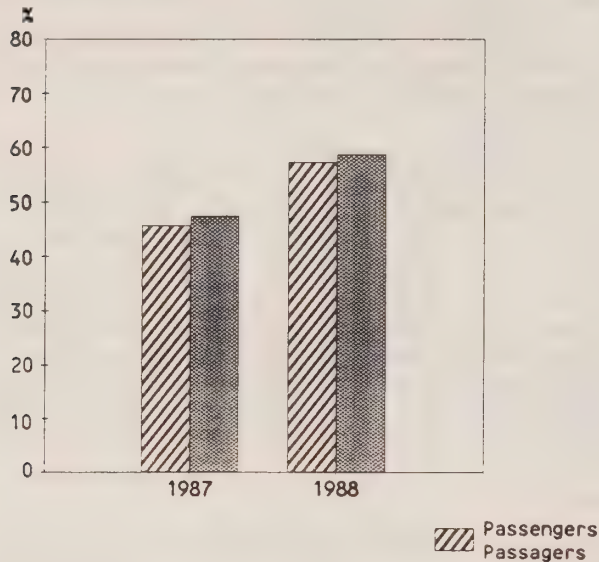
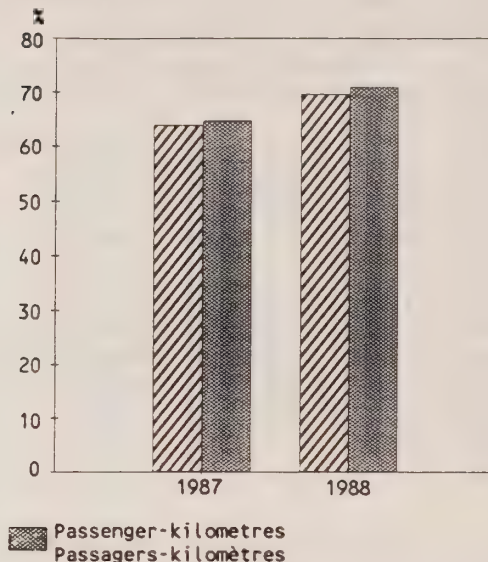


Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud,  
services court-courriers et long-courriers,  
1987, 1988

Long-Haul  
Long-courriers



The large increase in the proportion of discount fares in Canada in 1988 compared to 1987, can be attributed to five principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the three major carriers for market shares has also stimulated the increment of discount fares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic. Third, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of discount fares offered. Fourth, the Olympic Games in Calgary also had a significant impact on the utilization of discount fares during the first quarter of 1988. Finally, the transfer of scheduled services by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes, where discount fares were available to a lesser extent, resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** (Catalogue No. 51-002) and in the annual publication **Canadian Civil Aviation** (Catalogue No. 51-206). For further information, please contact Ms. L. Di Piédro (819-997-6176).

La forte augmentation dans la proportion des tarifs réduits au Canada en 1988 par rapport à 1987, peut être attribuée à cinq principaux facteurs. Tout d'abord, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. En second lieu, la forte concurrence entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part de marché a également favorisé l'accroissement des tarifs réduits. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré, et Wardair, avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers. En troisième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En quatrième lieu, les Jeux olympiques de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988. Enfin, le transfert de services à horaire fixe par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée à leurs affiliés sur les routes régionales et locales à faible densité, où les tarifs réduits étaient disponibles dans une moindre mesure, a entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits, en termes relatifs.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (n° 51-002 au catalogue) et dans la publication annuelle **Aviation civile canadienne** (n° 51-206 au catalogue). Pour de plus ample renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piédro (819-997-6176).

## DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director,  
Transportation Division,  
Statistics Canada,  
2nd Floor, Main Bldg.,  
Tunney's Pasture,  
Ottawa  
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section  
(613) 951-2527

Mike Burchell  
Acting Chief  
Aviation Statistics Centre  
(819) 997-0198

January 1990

-----  
Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----

## SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
2e étage, immeuble Principal  
Parc Tunney  
OTTAWA  
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes  
(613) 951-2527

Mike Burchell  
Chef intérimaire  
Centre des statistiques de l'aviation  
(819) 997-0198

Janvier 1990

-----  
Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.  
-----





# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X

Vol. 22, No. 2

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o A year-to-date comparison of scheduled services data reported by Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, as of November 1989, shows a decrease of 4.6% in domestic passenger-kilometres, while international passenger-kilometres rose by 7.9% over the same period of 1988.
- o In August 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 3.3% from August of 1988.
- o Preliminary third quarter 1989 data show an increase of 16.1% (25 591 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988.
- o During the second quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on domestic scheduled services totalled 3,409,800, down 1.6% compared to the second quarter of 1988.
- o Scheduled transborder passengers for all city-pairs totalled 2,096,800, up 0.8% for the second quarter 1989 compared to the same period in 1988.
- o In 1988, the estimated number of international scheduled air passengers totalled 13.4 million, up 8.6% over a year earlier.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1990.

Vol. 22, N° 2

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Une comparaison des données déclarées par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour les onze premiers mois de 1989 par rapport à la même période en 1988 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs pour les services à horaire fixe a diminué de 4.6%, alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 7.9%.
- o Au cours du mois d'août 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 3.3% par rapport au mois d'août 1988.
- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 16.1% (25 591 tonnes) comparativement à la même période en 1988.
- o Au cours du deuxième trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,409,800, une baisse de 1.6% par rapport au deuxième trimestre de 1988.
- o Les passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffraient à 2,096,800 au deuxième trimestre de 1989, une hausse de 0.8% comparativement au même trimestre de l'année précédente.
- o En 1988, le nombre estimatif de passagers des vols internationaux à horaire fixe s'établissait à 13.4 millions, soit une hausse de 8.6% par rapport à l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1990.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, November 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, novembre 1989 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	November 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Novembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	1,005	-8.4	12,780	-10.0	- Intérieur
- International	466	7.1	6,102	5.6	- International
- Total	1,471	-4.0	18,882	-5.5	- Total
Passengers - Charter	150	-17.6	1,966	-20.6	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,621	-5.4	20,848	-7.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 369 780	-6.6	19 563 827	-4.6	unitaires - Intérieur
- International	1 672 623	4.8	23 979 711	7.9	- International
- Total	3 042 403	-0.6	43 543 538	1.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrè-
Charter	358 159	-22.7	5 902 103	-21.7	tements
Passenger-kilometres - Total	3 400 563	-3.6	49 445 642	-1.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles - Taux
Unit Toll	4 997 961	-2.2	63 432 997	4.4	unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	512 695	-19.6	7 675 893	-20.6	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	5 510 656	-4.2	71 108 890	0.9	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage - Taux
Unit Toll %	60.9	...	68.6	...	unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	69.9	...	76.9	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	61.7	...	69.5	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Unit Toll	127 464	18.0	1 271 741	12.1	Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	5 282	-10.6	38 328	-33.6	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Total	132 746	16.5	1 310 069	9.8	Total
Hours Flown	55	-6.8	668	-0.4	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	283 358	-3.4	3 547 781	0.0	Consommation de carburant à turbo
					moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

A year-to-date comparison of the Level I unit toll data for November 1989 over November 1988 shows that domestic passenger-kilometres decreased by 4.6% while international passenger-kilometres increased by 7.9%. The distribution of scheduled passenger-kilometres flown by Level I carriers in 1989 continued to move toward the international market. Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Une comparaison des chiffres à taux unitaires pour les onze premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 4.6% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 7.9%. Enfin, la répartition des passagers-kilomètres réalisés par les principaux transporteurs en 1989 a continué de se déplacer vers le marché international. Depuis janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, August 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, août 1989 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August 1989	Change August 1989/1988	Year-to-date 1989	Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Août	Variation Août	Cumulatif	Variation Cumulatif
			%		%
1	Vancouver Int'l. BC-CB	33,442	-1.0	222,750	6.8
2	Lester B Pearson Int'l. ONT	30,374	-2.7	227,923	5.4
3	Buttonville Ont	22,164	40.8	126,083	18.6
4	Montréal Int'l. QUE-QUE	20,568	13.3	139,157	18.6
5	Boundary Bay BC-CB	20,307	17.5	115,224	12.5
6	Victoria Int'l. BC-CB	19,725	-8.1	138,888	2.7
7	St. Hubert QUE-QUE	18,356	12.0	118,975	12.4
8	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,762	0.2	140,290	8.4
9	Ottawa Int'l. ONT	16,561	7.2	118,337	6.2
10	St. Andrews MAN	13,705	27.7	83,208	26.8
11	Abbotsford BC-CB	13,704	-22.1	105,245	13.2
12	Quebec QUE-QUE	13,632	34.7	92,554	11.5
13	Hamilton City ONT	13,377	13.9	98,218	5.7
14	Winnipeg MAN	13,261	2.7	104,486	4.5
15	Pitt Meadows BC-CB	12,345	0.9	83,369	3.4
16	Toronto Island ONT	12,248	-34.0	100,762	-22.3
17	Halifax Int'l. NS-NE	12,225	26.9	69,389	31.7
18	North Bay ONT	12,126	58.8	69,574	18.4
19	Langley BC-CB	12,009	-5.1	89,271	8.3
20	London ONT	11,983	-3.4	80,773	-0.3
21	Oshawa ONT	11,008	30.5	66,455	4.1
22	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,360	0.3	82,465	3.6
23	Waterloo-Guelph ONT	10,179	55.4	59,315	2.4
24	St. Honore QUE-QUE	9,977	2.4	59,197	-4.8
25	Springbank ALTA-ALB	9,447	5.0	67,537	-12.5
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		389,845	6.4	2,659,445	6.7
Total - Transport Canada Towers (60)/		565,450	3.3	3,940,052	5.5
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In August 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 3.3% from August of 1988. Itinerant movements increased by 3.3% to 361,649 while local movements increased by 3.4% to 206,801 when compared to the same month last year.

In the first eight months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.5% over the same period last year. Itinerant movements are up 7.0% to 2,440,317 while local movements have increased by 3.2% over the first eight months of 1988 to 1,499,735.

The largest percentage increase in August was 58.8% at North Bay, Ontario. The largest decrease was 34.0% at Toronto Island.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Au cours du mois d'août 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 3.3% par rapport au mois d'août 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 361,649, soit une hausse de 3.3% par rapport au mois d'août 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 3.4% pour atteindre 206,801.

Au cours des huit premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.5% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a atteint 2,440,317 soit une hausse de 7.0% par rapport aux huit premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 3.2% pour s'établir à 1,499,735.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à North Bay, Ontario soit une hausse de 58.8%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de -34.0%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

TABLEAU 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1989 (Preliminary Data).

Marchandises voyageant sur les principaux services à horaire fixe, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - troisième trimestre, 1989 (données provisoires).

Rank 1989	Airports -	Third Quarter 1988	Third Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Aéroports	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Variation
		('000 kg)	('000 kg)	%
1	Lester B Pearson International ONT	63 005	75 392	19.7
2	Vancouver International BC-CB	28 456	33 742	18.6
3	Mirabel International QUE-QUÉ	22 802	20 671	-9.3
4	Calgary International ALTA-ALB	7 773	10 521	35.4
5	Montréal International QUE-QUÉ	8 772	8 965	2.2
6	Winnipeg International MAN	3 999	7 516	87.9
7	Edmonton International ALTA-ALB	5 801	7 161	23.5
8	Halifax International NS-NE	5 824	6 770	16.2
9	Ottawa International ONT	1 714	2 410	40.6
10	St John's NFLD-TN	1 552	1 381	-11.1
11	Moncton NB	315	1 342	325.9
12	Yellowknife NWT-TNO	687	761	10.7
13	Regina SASK	385	662	72.2
14	Iqaluit NWT-TNO	591	635	7.5
15	Saskatoon SASK	344	454	32.0
16	Kuujuuaq QUE-QUÉ	457	402	-12.1
17	Goose Bay NFLD-TN	484	387	-20.0
18	Resolute Bay NWT-TNO	295	351	18.8
19	Norman Wells NWT-TNO	291	334	14.7
20	Charlottetown PEI-IPE	286	312	9.1
21	Edmonton Municipal ALTA-ALB	372	306	-17.8
22	Inuvik NWT-TNO	253	295	16.8
23	Whitehorse YT-TY	298	289	-3.1
24	Thunder Bay ONT	272	270	-0.8
25	Nanisivik NWT-TNO	165	196	18.8
26	Cambridge Bay NWT-TNO	138	181	31.1
27	Québec QUE-QUÉ	224	177	-20.8
28	Sandspit BC-CB	178	174	-2.3
29	Kuujuarapik QUE-QUÉ	131	162	23.7
30	Saint John NB	297	159	-46.3
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		156 171	182 378	16.8
Total Canada		158 703	184 294	16.1

Preliminary third quarter 1989 data show an increase of 16.1% (25 591 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988. Over three quarters of this increase occurred on domestic segments.

Les données provisoires du troisième trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 16.1% (25 591 tonnes) comparativement à la même période en 1988. Plus des trois quarts de cette hausse est due au trafic intérieur.

With one exception (9.4%, third quarter 1988), this marks the seventh consecutive quarter in which the growth of enplaned and deplaned cargo has exceeded 12% when compared to the same quarter of the previous year.

A l'exception du troisième trimestre de 1988, où une hausse de 9.4% a été observée, cette augmentation marque le septième trimestre consécutif pour lequel la croissance du volume de marchandises embarquées et débarquées a dépassé de 12% le volume enregistré au cours du même trimestre de l'année précédente.

Of the top ten airports, three showed marginal or negative growth over the comparison period; namely, St. John's -11.1%, Mirabel International -9.3% and Montréal International 2.2%. A decline in enplaned international segments cargo at Mirabel accounted for the largest portion of the decrease there. The other seven airports showed large growth ranging from 16.2% to 87.9%.

Des dix principaux aéroports, trois indiquent une croissance marginale ou négative comparativement à la même période soient: St. John's -11.1%, Mirabel International -9.3% et Montréal International 2.2%. La plus grande proportion de la diminution observée pour l'aéroport de Mirabel est reliée à une baisse des marchandises internationales embarquées à cet aéroport. Les sept autres aéroports indiquent une forte croissance s'échelonnant de 16.2% à 87.9%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1989.  
(Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Second Quarter 1988 Deuxième trimestre
1989	-	
Rang	Paire de villes	

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Deuxième trimestre 1989. (données provisoires)

Second Quarter 1989 Deuxième trimestre	Jan-June 1988	Jan-June 1989	Change Jan-June 1989/1988 Variation Jan-juin
	Jan-juin	Jan-juin	

		No. - Nbre			%	
1	Montréal - Toronto	365,780	353,230	688,080	703,750	2.3
2	Ottawa - Toronto	208,290	213,910	399,910	428,240	7.1
3	Toronto - Vancouver	210,320	202,560	380,400	382,280	0.5
4	Calgary - Toronto	135,130	127,230	251,080	237,920	-5.2
5	Toronto - Winnipeg	105,880	106,440	184,520	201,070	9.0
6	Calgary - Vancouver	103,160	106,260	207,470	199,310	-3.9
7	Edmonton - Toronto	94,960	90,850	162,340	160,810	-0.9
8	Halifax - Toronto	84,770	84,290	153,870	149,960	-2.5
9	Edmonton - Vancouver	76,040	83,800	167,160	157,940	-5.5
10	Calgary - Edmonton	68,640	80,350	142,430	179,780	26.2
11	Montréal - Vancouver	51,100	53,270	87,810	96,530	9.9
12	Thunder Bay - Toronto	53,150	48,650	103,040	92,170	-10.5
13	Vancouver - Victoria	51,030	48,220	94,830	87,980	-7.2
14	Vancouver - Winnipeg	42,000	45,030	78,540	81,910	4.3
15	Ottawa - Vancouver	36,820	38,980	65,340	70,910	8.5
16	St. John's - Toronto	31,590	35,370	55,830	59,730	7.0
17	Québec - Toronto	28,710	33,750	55,070	58,420	6.1
18	Kelowna - Vancouver	35,390	33,150	74,800	72,360	-3.3
19	Prince George - Vancouver	32,060	32,960	61,550	65,830	7.0
20	Halifax - Montréal	37,560	32,270	72,490	61,880	-14.6
21	Calgary - Winnipeg	30,170	31,200	63,170	63,050	-0.2
22	Halifax - Ottawa	30,640	30,130	56,380	53,250	-5.6
23	Calgary - Montréal	28,670	29,730	51,720	53,610	3.7
24	Ottawa - Winnipeg	26,040	27,720	46,150	50,110	8.6
25	Sudbury - Toronto	23,680	24,790	49,830	51,400	3.2
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,991,580	1,994,140	3,753,810	3,820,200	1.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,466,660	3,409,800	6,620,340	6,456,930	-2.5

During the second quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on domestic scheduled services totalled 3,409,800, down 1.6% compared to the second quarter 1988. The top 25 city-pairs recorded a marginal increase of 0.1% for the same period.

The large increase of 26.2% for the market of Calgary-Edmonton is a result of additional scheduled services offered by the carriers that operate on this route. Certain markets involving the Atlantic region experienced decreases in 1989. These reductions are primarily due to the fact that certain large regional and local carriers operating in this area were not participating to this survey in 1989.

As a result of new statistical requirements of the National Transportation Act (1987), City Express, a large regional carrier was required to participate in the Passenger Origin and Destination Survey as of January 1st 1989. This partly explains certain variations in traffic for the period under comparison in markets where this carrier was operating.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

Au cours du deuxième trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,409,800, une baisse de 1.6% par rapport au deuxième trimestre de 1988. En ce qui a trait aux 25 premières paires de villes, une augmentation marginale de 0.1% fut enregistrée.

La forte augmentation de 26.2% enregistrée pour le marché de Calgary-Edmonton résulte de services additionnels à horaire fixe offerts par les transporteurs opérant sur cette route. Des baisses furent observées en 1989 pour certains marchés impliquant la région de l'Atlantique. Ces diminutions sont principalement attribuables au fait que certains transporteurs régionaux et locaux importants opérant dans cette région ne participaient pas à cette enquête en 1989.

Selon les nouvelles exigences de déclaration contenues dans la Loi nationale sur les transports (1987); City Express, un transporteur régional important, est requis depuis le 1er janvier 1989 de participer à l'enquête sur l'Origine et la destination des passagers. Pour les périodes comparées, ceci explique certaines variations de trafic sur les marchés où ce transporteur opérait.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 5.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1989 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	Second Quarter 1988	Second Quarter 1989	Jan-June 1988	Jan-June 1989	Change Jan-June 1989/1988
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
						%
1	Toronto - New York	200,630	220,040	356,580	384,740	7.9
2	Montréal - New York	105,910	91,090	185,790	162,180	-12.7
3	Toronto - Chicago	100,510	84,280	156,390	148,060	-5.3
4	Toronto - Boston	65,710	77,330	110,800	125,490	13.3
5	Vancouver - Los Angeles	49,660	59,360	80,600	113,610	41.0
6	Toronto - Los Angeles	51,110	55,270	99,750	109,220	9.5
7	Toronto - San Francisco	42,080	46,240	72,450	83,160	14.8
8	Toronto - Miami	37,130	40,390	83,320	97,950	17.6
9	Montréal - Miami	35,700	36,680	89,280	94,800	6.2
10	Vancouver - San Francisco	35,580	35,440	51,570	60,650	17.6
11	Montréal - Boston	39,940	35,120	71,070	68,790	-3.2
12	Toronto - Washington/Baltimore	32,750	32,620	52,680	53,700	1.9
13	Vancouver - Seattle/Tacoma	40,600	29,700	55,870	48,160	-13.8
14	Toronto - Tampa/St. Petersburg	27,290	28,570	72,130	77,100	6.9
15	Calgary - Los Angeles	25,670	27,210	60,440	63,410	4.9
16	Toronto - Philadelphia	32,620	26,430	51,320	45,620	-11.1
17	Montréal - Chicago	25,180	25,430	42,990	43,710	1.7
18	Montréal - Los Angeles	18,740	21,860	35,330	42,360	19.9
19	Toronto - Cleveland	18,950	20,740	33,760	37,540	11.2
20	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,400	20,180	33,470	37,910	13.3
21	Toronto - Detroit	17,310	19,360	37,270	36,490	-2.1
22	Calgary - San Francisco	14,940	18,080	30,190	33,250	10.1
23	Montréal - Tampa/St. Petersburg	14,560	16,890	36,840	42,900	16.4
24	Vancouver - New York	12,160	16,750	18,880	25,800	36.7
25	Montréal - San Francisco	13,180	15,740	21,780	25,910	19.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,076,310	1,100,800	1,940,550	2,062,510	6.3
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,080,530	2,096,800	3,883,310	4,039,350	4.0

During the second quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on transborder scheduled services totalled 2,096,800, up 0.8% compared to the second quarter 1988. A larger increase of 2.3% was recorded for the top 25 city-pairs.

A number of problems with the 1988 data originated with the data filed by some American carriers. These problems have thus contributed to overstate the 1989/1988 data comparisons for certain markets (e.g., Vancouver-Los Angeles, Vancouver-San Francisco) to name a few. The 1989 data are considered to be more accurate than the 1988 data.

As a result of new statistical requirements of the National Transportation Act (1987), City Express, a large regional carrier was required to participate in the Passenger Origin and Destination Survey as of January 1st 1989. This partly explains certain variations in traffic for the period under comparison in markets where this carrier was operating.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Deuxième trimestre 1989 (données provisoires).

Rank	City-Pair	Second Quarter 1988	Second Quarter 1989	Jan-June 1988	Jan-June 1989	Change Jan-June 1989/1988
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
						%
1	Toronto - New York	200,630	220,040	356,580	384,740	7.9
2	Montréal - New York	105,910	91,090	185,790	162,180	-12.7
3	Toronto - Chicago	100,510	84,280	156,390	148,060	-5.3
4	Toronto - Boston	65,710	77,330	110,800	125,490	13.3
5	Vancouver - Los Angeles	49,660	59,360	80,600	113,610	41.0
6	Toronto - Los Angeles	51,110	55,270	99,750	109,220	9.5
7	Toronto - San Francisco	42,080	46,240	72,450	83,160	14.8
8	Toronto - Miami	37,130	40,390	83,320	97,950	17.6
9	Montréal - Miami	35,700	36,680	89,280	94,800	6.2
10	Vancouver - San Francisco	35,580	35,440	51,570	60,650	17.6
11	Montréal - Boston	39,940	35,120	71,070	68,790	-3.2
12	Toronto - Washington/Baltimore	32,750	32,620	52,680	53,700	1.9
13	Vancouver - Seattle/Tacoma	40,600	29,700	55,870	48,160	-13.8
14	Toronto - Tampa/St. Petersburg	27,290	28,570	72,130	77,100	6.9
15	Calgary - Los Angeles	25,670	27,210	60,440	63,410	4.9
16	Toronto - Philadelphia	32,620	26,430	51,320	45,620	-11.1
17	Montréal - Chicago	25,180	25,430	42,990	43,710	1.7
18	Montréal - Los Angeles	18,740	21,860	35,330	42,360	19.9
19	Toronto - Cleveland	18,950	20,740	33,760	37,540	11.2
20	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,400	20,180	33,470	37,910	13.3
21	Toronto - Detroit	17,310	19,360	37,270	36,490	-2.1
22	Calgary - San Francisco	14,940	18,080	30,190	33,250	10.1
23	Montréal - Tampa/St. Petersburg	14,560	16,890	36,840	42,900	16.4
24	Vancouver - New York	12,160	16,750	18,880	25,800	36.7
25	Montréal - San Francisco	13,180	15,740	21,780	25,910	19.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,076,310	1,100,800	1,940,550	2,062,510	6.3
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,080,530	2,096,800	3,883,310	4,039,350	4.0

Au cours du deuxième trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait 2,096,800, une hausse de 0.8% par rapport au deuxième trimestre de 1988. Une plus forte augmentation, soit 2.3%, fut enregistrée pour les 25 premières paires de villes.

L'origine de plusieurs problèmes de données en 1988 se situait au niveau des données soumises par certains transporteurs américains. Pour certains marchés ces problèmes ont contribué à exagérer la comparaison des données entre 1989 et 1988 (ex Vancouver-Los Angeles, Vancouver-San Francisco) pour en nommer quelques-uns. Les données de 1989 sont considérées plus justes que celles de 1988.

Selon les nouvelles exigences de déclaration contenues dans la Loi nationale sur les transports (1987); City Express, un transporteur régional important, est requis depuis le 1er janvier 1989 de participer à l'enquête sur l'origine et la destination des passagers. Pour les périodes comparées, ceci explique certaines variations de trafic sur les marchés où ce transporteur opérait.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 6.

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers, by World Area. 1988 (Preliminary Data).

World Area	1987	1988	Change 1988/1987 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Africa (1)	154.4 <sup>r</sup>	173.5	12.4	Afrique (1)
Asia (2)	757.5 <sup>r</sup>	933.6	23.2	Asie (2)
Europe (3)	2,879.2 <sup>r</sup>	2,909.5	1.1	Europe (3)
Pacific (4)	175.1	196.4	12.2	Pacifique (4)
South (5)	1,046.7	1,033.7	-1.3	Sud (5)
United States (6)	7,335.5	8,164.3	11.3	États-Unis (6)
Total	12,348.4 <sup>r</sup>	13,411.0	8.6	Total

<sup>r</sup> revised figures.

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).
- (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippine Islands and other islands adjacent thereto).
- (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).
- (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).
- (5) South (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico - Mexico, Central America and South America).
- (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

In 1988, the estimated number of passengers that travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight totalled 13.4 million, up 8.6% over a year earlier.

As shown in Table 6, all of the six regions exhibited an increase in their passenger volumes from/to Canada with the exception of the South which recorded a decline of 1.3% (13,000 passengers). The largest increase originated from the transborder market (Canada-United States), with the absolute number of passengers rising by nearly 829,000 (11.3%). Another market that experienced a noticeable growth in terms of absolute number of passengers was Canada-Asia, with an increase of 176,100 passengers (23.2%) in 1988 compared to 1987.

The significant increases in the scheduled international traffic were due both to internal and external conditions such as: the introduction of international scheduled services from/to Canada by Korean Air, Pakistan International Airlines, Royal Jordanian, Singapore Airlines and Thai Airways International; the addition of new routes linking Canada with several European and Asian countries (Germany, Portugal, United Kingdom, China, and Thailand were given greater access to the international airports of Montréal, Toronto and Vancouver); the attraction of the Olympic Winter Games in Calgary; the continued strength of major European currencies with respect to the Canadian dollar has allowed Canada to become a more affordable destination for European travellers.

TABLEAU 6.

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux à horaire fixe, selon la région du monde, 1988 (données provisoires).

Région du monde	1987	1988	Change 1988/1987 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Afrique (1)	154.4 <sup>r</sup>	173.5	12.4	Afrique (1)
Asie (2)	757.5 <sup>r</sup>	933.6	23.2	Asie (2)
Europe (3)	2,879.2 <sup>r</sup>	2,909.5	1.1	Europe (3)
Pacifique (4)	175.1	196.4	12.2	Pacifique (4)
Sud (5)	1,046.7	1,033.7	-1.3	Sud (5)
États-Unis (6)	7,335.5	8,164.3	11.3	États-Unis (6)
Total	12,348.4 <sup>r</sup>	13,411.0	8.6	Total

<sup>r</sup> nombres rectifiés.

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Iles Canaries).
- (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres Iles environnantes).
- (3) Europe (incluant l'Islande, le Groenland et les Açores).
- (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).
- (5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico - le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud).
- (6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

En 1988, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol à horaire fixe s'établissait à 13.4 millions, soit une hausse de 8.6% par rapport à l'année précédente.

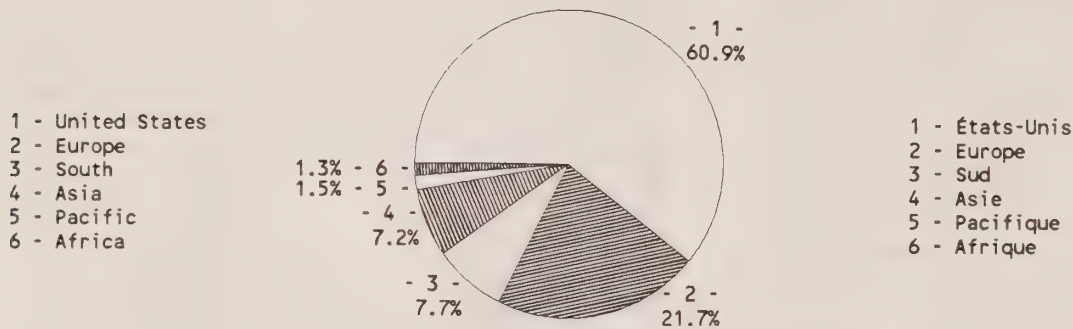
Tel qu'indiqué au Tableau 6, dans les six régions, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté, sauf pour le Sud, où il a accusé un repli de 1.3% (13,000 passagers). C'est le marché transfrontalier (Canada-États-Unis) qui a affiché la plus forte hausse, alors que le nombre de passagers s'est accru de près de 829,000 (11.3%). Un autre marché qui a enregistré une importante croissance en termes du nombre absolu de passagers a été le marché Canada-Asie, qui a connu une hausse de 176,100 passagers (23.2%) en 1988 comparativement à 1987.

Les hausses considérables dans le trafic international à horaire fixe s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes tels que: l'inauguration de services internationaux à horaire fixe en provenance ou à destination du Canada par Korean Air, Pakistan International Airlines, Royal Jordanian, Singapore Airlines et Thai Airways International; l'addition de plusieurs vols reliant le Canada et des pays de l'Europe et de l'Asie (l'accès aux aéroports internationaux de Montréal, Toronto et de Vancouver a été élargi pour l'Allemagne, le Portugal, le Royaume-Uni, la Chine et la Thaïlande); la tenue des Jeux olympiques d'hiver de Calgary; le renforcement soutenu des principales devises européennes par rapport au dollar canadien a permis au Canada de devenir une destination plus abordable pour les voyageurs européens.

As illustrated in Figure 6.1, in 1988, Canada's prime international market has been the United States with 60.9% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market with 21.7% of international traffic while the South accounted for 7.7% and Asia for 7.2%. The remaining sector market shares are small: Africa and the Pacific region hovered around the 1% mark.

Figure 6.1

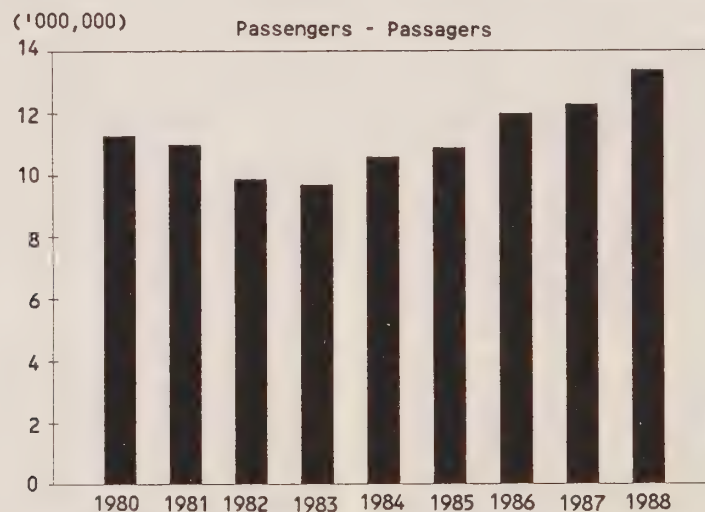
International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1988



There have been some volume changes in overall international travel since the beginning of the decade (see Figure 6.2). In 1980, 11.3 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined in 1981, 1982 and 1983, but increased again in 1984. From 1984 to 1988, there was an increasing trend with a peak occurring in 1988. However, while there have been overall fluctuations, the sector market shares have been quite stable (see Figure 6.3).

Figure 6.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates, 1980-1988



Comme l'indique la Figure 6.1, en 1988, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 60.9% de tous les passagers internationaux à horaire fixe. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 21.7% du trafic international, tandis que le marché du Sud représentait 7.7% et l'Asie 7.2%. Les autres parts de ce trafic sont assez minimes: l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Figure 6.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe, selon la région de monde, 1988

On a pu noter certains changements dans le volume du trafic international global depuis le début de la décennie (voir Figure 6.2). En 1980, 11.3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé en 1981, 1982 et 1983, mais il a augmenté de nouveau en 1984. De 1984 à 1988, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1988. Toutefois, même si certaines fluctuations se sont produites, dans l'ensemble, les parts de ce marché sont demeurées assez stables (voir Figure 6.3).

Figure 6.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe, estimations, 1980-1988

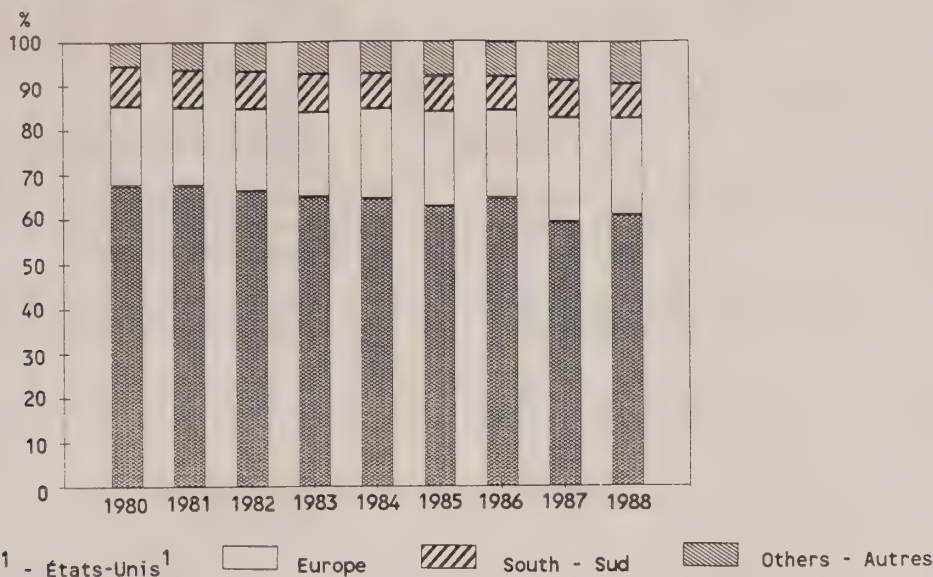


Figure 6.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1980-1988

Figure 6.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux à horaire fixe, part de chaque secteur, 1980-1988



Traffic on scheduled flights to international destinations far exceeds the number of passengers flying on charters. In 1988, the number of international scheduled passengers was almost three times larger than the 4.6 million international charter passengers. Figure 6.4 shows that from 1980 to 1988, the evolution of international scheduled traffic has been slightly different from the evolution of international charter traffic. In 1980, the charter traffic was 22.6% of the scheduled traffic; by 1988, this proportion had increased to 34.0%.

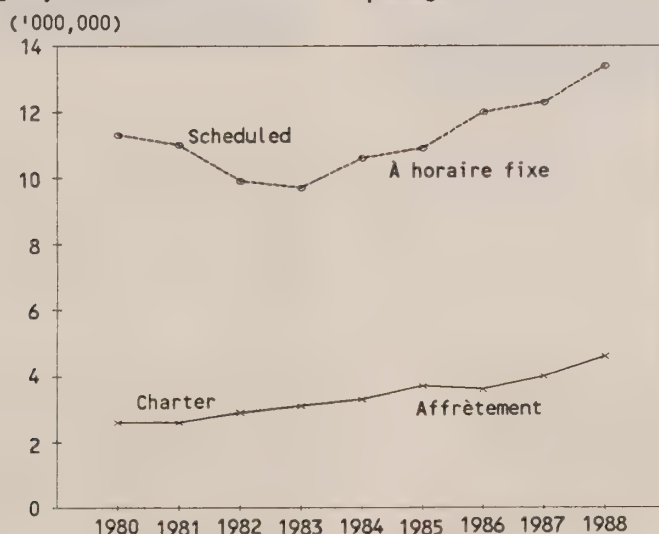
Le trafic des vols internationaux à horaire fixe dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. En 1988, le nombre de passagers aériens empruntant des vols internationaux à horaire fixe a été près de trois fois supérieur aux 4.6 millions de passagers des affrètements aériens internationaux. La Figure 6.4 montre que de 1980 à 1988, l'évolution du trafic des vols internationaux à horaire fixe a été légèrement différente de celle du trafic des vols d'affrètement internationaux. En 1980, le trafic des vols affrétés se chiffrait à 22.6% de celui des vols à horaire fixe; en 1988, cette proportion s'établissait à 34.0%.

Figure 6.4

International Scheduled Passengers Versus International Charter Passengers, 1980-1988

Figure 6.4

Passagers des vols internationaux à horaire fixe versus passagers des vols d'affrètement internationaux, 1980-1988



For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

(1) It should be noted that prior to 1984, Puerto Rico traffic was included in the Southern market in these data.

(1) On voudra bien noter qu'avant 1984, le trafic à destination et en provenance de Porto Rico était inclus dans les données relatives au Sud.



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

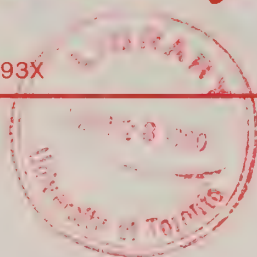
Janvier 1990

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 3

Price: Canada \$8.90, per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary financial data reported by Air Canada, Canadian Airlines International and Wardair show an operating loss of \$18.3 million for 1989 compared to an operating income of \$160.2 million for 1988. Available on CANSIM: Matrix 385.
- o In September 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 8.3% from September of 1988.
- o Preliminary third quarter 1989 enplaned and deplaned passenger data varied as follows over the previous year: Major scheduled services, -8.8% (1,226,722 passengers); regional and local scheduled services, 20.7% (716,754 passengers); and, major charter services, 22.7% (244,871 passengers).
- o Preliminary third quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,199,048, up 13.3% from the 1988 figure.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1990.

Vol. 22, N° 3

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$170.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les finances déclarées par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair indiquent une perte d'exploitation de 18.3 millions de dollars en 1989 comparativement à un revenu d'exploitation de 160.2 millions de dollars en 1988. Disponible sur CANSIM: Matrice 385.
- o Au cours du mois de septembre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 8.3% par rapport au mois de septembre 1988.
- o Les données provisoires sur le nombre de passagers payants embarqués et débarqués pour le troisième trimestre de 1989 comparé à la même période montrent les variations suivantes: Les principaux services à horaire fixe, -8.8% (1,226,722 passagers); les principaux services à horaire fixe régionaux et locaux, 20.7% (716,754 passagers); et les principaux services d'affrètement, 22.7% (244,871 passagers).
- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 1,199,048, soit une augmentation de 13.3% comparé à la même période en 1988.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1990.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, December 1989 (Preliminary Data).

OPERATIONAL STATISTICS	December 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	
	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Unit Toll and Charter Services</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passengers - Unit Toll					Passagers - Taux unitaires
- Domestic	998	-10.3	13,782	-10.4	- Intérieur
- International	473	4.9	6,570	5.5	- International
- Total	1,471	-5.9	20,352	-5.8	- Total
Passengers - Charter	161	-31.2	2,140	-20.9	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,632	-9.2	22,492	-7.5	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 443 365	-9.4	21 007 193	-5.0	unitaires - Intérieur
- International	1 847 927	6.5	25 827 638	7.8	- International
- Total	3 291 293	-1.1	46 834 832	1.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrè-
Charter	441 396	-32.7	6 343 501	-22.6	tements
Passenger-kilometres - Total	3 732 689	-6.3	53 178 333	-2.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles - Taux
Unit Toll	5 151 102	-4.4	68 584 100	3.6	unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	733 147	-24.8	8 409 041	-21.0	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	5 884 250	-7.5	76 993 141	0.2	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage - Taux
Unit Toll %	63.9	...	68.3	...	unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	60.2	...	75.4	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	63.4	...	69.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Unit Toll	129 604	8.1	1 401 345	11.7	Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	5 522	-32.0	43 851	-33.4	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	135 126	5.5	1 445 196	9.4	Total
Hours Flown	56	-9.7	724	-1.2	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	294 683	-7.4	3 842 464	-0.6	Consommation de carburant à turbo-
					moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

A year-to-date comparison of the Level I unit toll data for December 1989 over December 1988 shows that domestic passenger-kilometres decreased by 5.0% while international passenger-kilometres increased by 7.8%. A similar year-to-date comparison of charter data shows that passenger-kilometres decreased by 22.6%. Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transpor-  
teurs aériens canadiens, niveau I, décembre 1989 (données  
provisoires).

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	December 1989	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1989	Change Year-to-Date	
	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>					<b>Services à taux unitaires et d'affrètement</b>
Passagers - Taux unitaires					Passagers - Taux unitaires
- Intérieur					- Intérieur
- International					- International
- Total					- Total
Passagers - d'Affrètements					Passagers - d'Affrètements
Passagers - Total					Passagers - Total
Passagers-kilomètres - Taux					Passagers-kilomètres - Taux
unitaires - Intérieur					unitaires - Intérieur
- International					- International
- Total					- Total
Passagers-kilomètres - d'Affrè-					Passagers-kilomètres - d'Affrè-
tements					tements
Passagers-kilomètres - Total					Passagers-kilomètres - Total
Sièges-kilomètres disponibles - Taux					Sièges-kilomètres disponibles - Taux
unitaires					unitaires
Sièges-kilomètres disponibles -					Sièges-kilomètres disponibles -
d'Affrètements					d'Affrètements
Sièges-kilomètres disponibles -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total					Total
Coefficient de remplissage - Taux					Coefficient de remplissage - Taux
unitaires %					unitaires %
Coefficient de remplissage -					Coefficient de remplissage -
d'Affrètements %					d'Affrètements %
Coefficient de remplissage -					Coefficient de remplissage -
Total %					Total %
Tonnes-kilomètres de marchandises -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Taux unitaires					Taux unitaires
Tonnes-kilomètres de marchandises					Tonnes-kilomètres de marchandises
d'Affrètements					d'Affrètements
Tonnes-kilomètres de marchandises -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total					Total
Heures de vol					Heures de vol
<b>Ensemble des opérations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Consommation de carburant à turbo-					Consommation de carburant à turbo-
moteurs - Litres					moteurs - Litres

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Une comparaison des chiffres à taux unitaires pour les douze mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 5.0% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 7.8%. Une comparaison semblable des données pour les services d'affrètement démontre que les passagers-kilomètres ont diminué de 22.6%. Depuis janvier 1988, le niveau I comprend Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, October, November, December 1989 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances(1) des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, octobre, novembre, décembre 1989 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to-Date(2)	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIERES
	1989 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1989 Année à ce jour(2)	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>October</b>					<b>Octobre</b>
Operating Revenues - Unit toll	417,475	2.6	4,277,205	4.7	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	13,400	-44.3	266,515	-24.1	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	452,567	1.9	4,774,168	3.7	Total des recettes d'exploit - tation
Total Operating Expenses	466,750	6.0	4,713,564	6.9	Total des dépenses d'exploit - tation
Total Interest Expenses	18,542	-7.8	188,179	5.4	Total des frais d'intérêt
<b>November</b>					<b>Novembre</b>
Operating Revenues - Unit toll	362,532	4.6	4,639,737	4.7	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	18,176	-32.6	284,691	-22.6	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	403,955	2.1	5,178,123	3.5	Total des recettes d'exploit - tation
Total Operating Expenses	453,611	5.2	5,167,176	6.8	Total des dépenses d'exploit - tation
Total Interest Expenses	20,352	8.9	208,530	5.8	Total des frais d'intérêt
<b>December</b>					<b>Décembre</b>
Operating Revenues - Unit toll	371,594	-2.1	5,011,332	4.1	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	22,848	-44.9	310,099	-24.3	Recettes d'exploitation - d'Affrètements
Total Operating Revenues	426,425	-2.8	5,604,548	3.3	Total des recettes d'exploit - tation
Total Operating Expenses	455,674	6.5	5,622,850	6.9	Total des dépenses d'exploit - tation
Total Interest Expenses	23,782	17.2	232,319	6.8	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

(2) Financial data reported for the first nine months of 1989 have been substantially revised for one of the Level I carriers. These revisions have been incorporated into the above year-to-date data and into figure 1 on the following page.

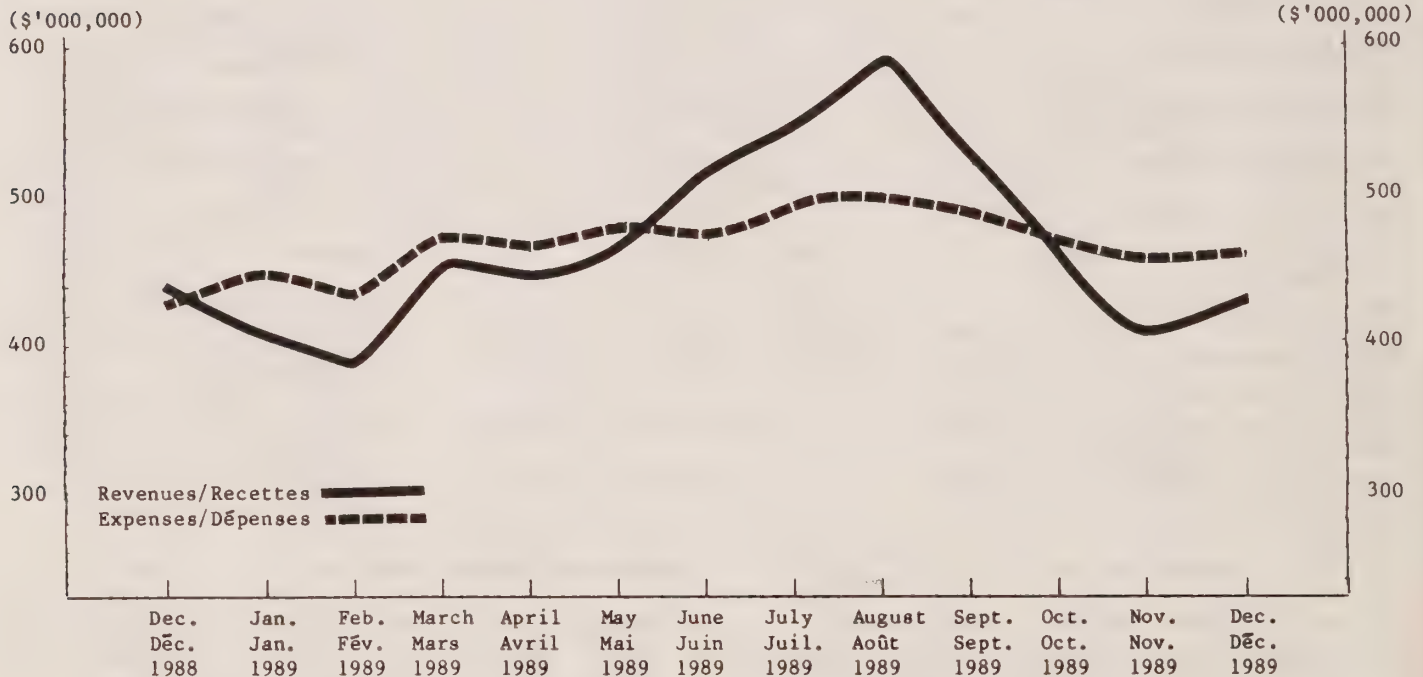
(2) Les données financières déclarées relatives au neuf premiers mois de 1989 ont été révisées substantiellement pour un des transporteurs de niveau I. Ces révisions sont reflétées dans la colonne de données intitulée 'Année à ce jour' et dans la figure 1 de la page suivante.

Figure 1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of December 1988 and May and October 1989.

Air Canada, Canadian Airlines International and Wardair reported an operating loss of \$18.3 million for 1989 compared to an operating income of \$160.2 million in 1988. Several factors have been cited as being instrumental in the income decline including a weaker domestic travel market and higher costs for fuel and labour.

Figure 1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from December 1988 to December 1989.



For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

La figure 1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de décembre 1988, mai et octobre 1989.

Air Canada, Les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair ont déclaré une perte d'exploitation de 18.3 millions de dollars en 1989 comparativement à un revenu d'exploitation de 160.2 millions de dollars en 1988. On peut nommer plusieurs facteurs qui expliquent cette diminution de revenu dont la faiblesse du marché des vols intérieurs et les coûts plus élevés du carburant et de la main-d'oeuvre.

Figure 1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de décembre 1988 à décembre 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. September 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1989	Change September 1989/1988	Year-to-date 1989	Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	Variation Septembre	Cumulatif	Variation Cumulatif
			%		%
1	Vancouver Int'l. BC-CB	29,996	2.1	252,746	6.3
2	Lester B Pearson Int'l. ONT	29,414	-1.9	257,337	4.5
3	Buttonville ONT	19,650	17.0	145,733	18.4
4	Victoria Int'l. BC-CB	18,785	11.8	157,673	3.7
5	Boundary Bay BC-CB	18,686	30.9	133,910	14.8
6	Montréal Int'l. QUE-QUE	18,437	1.2	157,594	16.3
7	Calgary Int'l. ALTA-ALB	18,396	12.1	158,686	8.8
8	St. Hubert QUE-QUE	17,635	16.1	136,610	12.9
9	Ottawa Int'l. ONT	15,373	-6.9	133,710	4.5
10	Springbank ALTA-ALB	14,520	26.1	82,507	-7.5
11	St. Honoré QUE-QUE	13,832	63.5	73,029	3.4
12	Hamilton City ONT	13,466	-0.8	111,684	4.9
13	Winnipeg MAN	13,389	4.3	117,875	4.5
14	Quebec QUE-QUE	13,250	25.1	105,804	13.0
15	St. Andrews MAN	12,522	42.2	95,730	28.6
16	Abbotsford BC-CB	12,425	3.3	117,670	12.1
17	Pitt Meadows BC-CB	11,861	12.2	95,230	4.4
18	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,562	20.2	94,027	5.4
19	Halifax Int'l. NS-NÉ	11,498	23.6	80,887	30.5
20	London ONT	10,360	6.7	91,133	0.5
21	Thunder Bay ONT	10,232	24.6	82,540	4.7
22	Saskatoon SASK	10,100	11.2	88,019	18.2
23	Oshawa ONT	9,964	4.1	76,419	4.1
24	Toronto Island ONT	9,858	-35.2	110,620	-23.7
25	Langley BC-CB	9,659	-5.2	98,930	6.8
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		374,870	9.3	3,055,653	7.0
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		546,113	8.3	4,486,165	5.9

In September 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 8.3% from September of 1988. Itinerant movements increased by 7.8% to 339,884 while local movements increased by 9.2% to 206,229 when compared to the same month last year.

In the first nine months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.9% over the same period last year. Itinerant movements are up 7.1% to 2,780,201 while local movements have increased by 3.9% over the first nine months of 1988 to 1,705,964.

The largest percentage increase in September was 63.5% at St-Honoré, Québec. The largest decrease was 35.2% at Toronto Island.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Septembre 1989 (données provisoires).

Au cours du mois de septembre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 8.3% par rapport au mois de septembre 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 339,884, soit une hausse de 7.8% par rapport au mois de septembre 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 9.2% pour atteindre 206,229.

Au cours des neuf premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.9% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,780,201 soit une hausse de 7.1% par rapport aux neuf premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 3.9% pour s'établir à 1,705,964.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St-Honoré, Québec soit une hausse de 63.5%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de 35.2%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 25 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter 1989. (Preliminary Data).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Third Quarter 1989/1988
Rang	Aéroport	Principaux services à horaire fixe	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation troisième trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	4,457,064	368,129	773,931	5,599,124	-0.8
2	Vancouver International BC-CB	2,076,454	513,260	104,988	2,694,702	1.0
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,271,230	336,233	47,059	1,654,522	-5.4
4	Calgary International ALTA-ALB	1,095,862	140,490	27,771	1,264,123	-3.2
5	Mirabel International QUE-QUÉ	426,862	16,733	283,374	726,934	6.5
6	Halifax International NS-NÉ	477,359	241,566	6,989	725,914	4.3
7	Ottawa International ONT	534,506	111,196	3,552	649,254	-4.7
8	Winnipeg International MAN	553,920	53,036	2,817	609,773	-9.9
9	Edmonton International ALTA-ALB	524,322	17,677	27,555	569,554	-3.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	119,337	118,871	-	238,208	3.7
11	St. John's Nfld-TM	149,544	56,822	4,934	211,300	-2.8
12	Victoria International BC-CB	35,126	155,085	1,154	191,365	-3.9
13	Québec QUE-QUÉ	51,012	119,263	19,789	190,064	0.4
14	Saskatoon SASK	138,630	30,992	666	170,288	1.6
15	Regina SASK	135,551	19,832	580	155,963	-9.0
16	Thunder Bay ONT	90,333	48,064	2	138,399	-7.7
17	Kelowna BC-CB	54,436	40,688	114	95,238	-9.0
18	Charlottetown PEI-IPÉ	35,212	42,837	462	78,511	8.5
19	Moncton NB	29,039	45,650	7	74,696	-7.2
20	Toronto Island ONT	-	72,134	-	72,134	-9.4
21	Saint John NB	35,327	33,094	-	68,421	-1.4
22	Prince George BC-CB	38,558	24,676	-	63,234	-24.3
23	Windsor ONT	24,251	37,135	11	61,397	-9.7
24	Yellowknife NWT-TNO	23,073	37,271	-	60,344	7.5
25	London ONT	-	59,173	14	59,187	17.5
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		12,376,973	2,739,907	1,305,769	16,422,649	-1.6
Total Canada		12,713,431	4,186,286	1,321,944	18,221,661	-1.4

Overall, total enplaned and deplaned revenue passengers decreased by 1.4% during the third quarter of 1989 over the same period of the previous year. Individually, the three types of services recorded the following variations: major scheduled services, -8.8% (1,226,722 passengers); regional and local scheduled services, 20.7% (716,754 passengers); and, major charter services, 22.7% (244,871 passengers).

As well, the distribution by type of service changed over the comparison period. In the third quarter of 1988, the distribution was 75.4%, 18.8% and 5.8% for major scheduled, regional and local scheduled, and major charter services respectively; for the third quarter of 1989 the comparable figures were 69.8%, 23.0% and 7.3%.

#### Major Scheduled Services

Of the top 25 airports, only Mirabel International showed an increase in major scheduled traffic (1.8%). This was due to an increase in international traffic.

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 25 principaux aéroports canadiens, par genre de service, troisième trimestre 1989 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Third Quarter 1989/1988
Rang	Aéroport	Principaux services à horaire fixe	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation troisième trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	4,457,064	368,129	773,931	5,599,124	-0.8
2	Vancouver International BC-CB	2,076,454	513,260	104,988	2,694,702	1.0
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,271,230	336,233	47,059	1,654,522	-5.4
4	Calgary International ALTA-ALB	1,095,862	140,490	27,771	1,264,123	-3.2
5	Mirabel International QUE-QUÉ	426,862	16,733	283,374	726,934	6.5
6	Halifax International NS-NÉ	477,359	241,566	6,989	725,914	4.3
7	Ottawa International ONT	534,506	111,196	3,552	649,254	-4.7
8	Winnipeg International MAN	553,920	53,036	2,817	609,773	-9.9
9	Edmonton International ALTA-ALB	524,322	17,677	27,555	569,554	-3.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	119,337	118,871	-	238,208	3.7
11	St. John's Nfld-TM	149,544	56,822	4,934	211,300	-2.8
12	Victoria International BC-CB	35,126	155,085	1,154	191,365	-3.9
13	Québec QUE-QUÉ	51,012	119,263	19,789	190,064	0.4
14	Saskatoon SASK	138,630	30,992	666	170,288	1.6
15	Regina SASK	135,551	19,832	580	155,963	-9.0
16	Thunder Bay ONT	90,333	48,064	2	138,399	-7.7
17	Kelowna BC-CB	54,436	40,688	114	95,238	-9.0
18	Charlottetown PEI-IPÉ	35,212	42,837	462	78,511	8.5
19	Moncton NB	29,039	45,650	7	74,696	-7.2
20	Toronto Island ONT	-	72,134	-	72,134	-9.4
21	Saint John NB	35,327	33,094	-	68,421	-1.4
22	Prince George BC-CB	38,558	24,676	-	63,234	-24.3
23	Windsor ONT	24,251	37,135	11	61,397	-9.7
24	Yellowknife NWT-TNO	23,073	37,271	-	60,344	7.5
25	London ONT	-	59,173	14	59,187	17.5
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		12,376,973	2,739,907	1,305,769	16,422,649	-1.6
Total Canada		12,713,431	4,186,286	1,321,944	18,221,661	-1.4

Le nombre total de passagers payants embarqués et débarqués a diminué de 1.4% au cours du troisième trimestre de 1989 comparé à la même période en 1988. Vu de façon individuelle, les trois genres de services ont rapporté les variations suivantes: les principaux services à horaire fixe, -8.8% (1,226,722 passagers); les principaux services à horaire fixe régionaux et locaux, 20.7% (716,754 passagers); et les principaux services d'affrètement, 22.7% (244,871 passagers).

Ainsi, la répartition par type de services a changé pendant la période comparée. Pendant le troisième trimestre de 1988, la répartition était 75.4%, 18.8% et 5.8% pour les principaux services à horaire fixe, les services à horaire fixe régionaux et locaux, et les principaux services d'affrètements respectivement; pour le troisième trimestre de 1989, les proportions comparables étaient 69.8%, 23.0% et 7.3%.

#### Les principaux services à horaire fixe

Des 25 principaux aéroports, seulement l'aéroport international de Mirabel a enregistré une augmentation des principaux services à horaire fixe (1.8%). Ceci est due à une augmentation du trafic international.

In total, for major scheduled services, enplaned and deplaned passengers on international segments increased by 9.1% while traffic on domestic and transborder legs decreased by 13.3% and 2.3% respectively. The decline in enplaned and deplaned passengers on domestic legs was partially offset by the transfer of traffic to the regional and local affiliates of the Level I carriers.

#### Regional and local Services

Preliminary data indicate that the number of enplaned and deplaned revenue passengers at Canadian airports for regional and local services reached 4.2 million during the third quarter of 1989, up 20.7% relative to the same period last year. This brings their total market share to 23.0%.

It should be noted that the top 25 airports shown in table 4, represent only 65.4% of all regional and local passenger traffic compared with 97.4% for the major scheduled passengers traffic and 98.8% for the major charter passenger traffic.

Vancouver International was the busiest airport in terms of regional and local passenger traffic with 513,260 passengers, up 9.3% compared with the third quarter of 1988. The largest gain in terms of number of passengers was recorded at Lester B. Pearson International with 127,826 additional passengers (53.2%) while Fredericton recorded the largest percentage increase (113.7%).

#### Major Charter Services

Preliminary data for the third quarter of 1989 indicate that the number of revenue passengers enplaned and deplaned who travelled on major charter services, increased by 22.7% over the third quarter of 1988 (from 1,077,073 to 1,321,944 passengers).

As observed in previous years, Lester B. Pearson International again handled the largest number of charter passengers (773,931 passengers) during the third quarter of 1989; up 142,256 passengers (22.5%) compared with the same period last year. This increase brings the share of this airport to 58.4% of the total number of charter passengers enplaned and deplaned.

Mirabel International was the second busiest airport in terms of number of charter passengers enplaned and deplaned, registering 283,374 passengers; up 13.9% from the third quarter of 1988. This is 41.8 percentage points lower than the increase that occurred between the third quarters of 1987 and 1988 (55.7%).

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Au total, pour les principaux services à horaire fixe, le nombre de passagers embarqués et débarqués sur des vols internationaux a augmenté de 9.1% alors que le trafic sur les services intérieurs et transfrontaliers a diminué de 13.3% et 2.3% respectivement. La baisse des passagers embarqués et débarqués, pour les services intérieurs, a partiellement été compensée par le transfert du trafic des transporteurs de niveau I vers les affiliés régionaux et locaux.

#### Services régionaux et locaux

Les données provisoires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués aux aéroports canadiens ayant voyagé sur des services à horaire fixe régionaux et locaux a atteint 4.2 millions au cours du troisième trimestre de 1989, soit une hausse de 20.7% comparativement à la même période de l'année précédente. La part du marché total pour les services régionaux et locaux s'élève donc à 23.0%.

Il est à noter que les 25 premiers aéroports en importance au pays, présentés dans le tableau 4, ne représentent que 65.4% du total des services à horaire fixe régionaux et locaux, comparativement à 97.4% pour les principaux services à horaire fixe et 98.8% pour les principaux services d'affrètement.

L'aéroport international de Vancouver a été le plus achalandé en termes de trafic de passagers utilisant les services à horaire fixe régionaux et locaux avec 513,260 passagers, soit une hausse de 9.3% comparativement au troisième trimestre de 1988. La plus forte augmentation en termes de nombre de passagers a été enregistrée à l'aéroport international Lester B. Pearson, soit 127,826 passagers (53.2%) alors que la plus forte augmentation en termes de pourcentage (113.7%) a été attribuée à l'aéroport de Fredericton.

#### Principaux services d'affrètement

Les données provisoires du troisième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués ayant voyagé sur les principaux services d'affrètement a augmenté de 22.7%, soit de 1,077,073 à 1,321,944 passagers, comparé au troisième trimestre de 1988.

Tel qu'observé dans le passé, l'aéroport international Lester B. Pearson s'est accaparé une fois de plus du plus grand nombre de passagers d'affrètement (773,931 passagers) au cours du troisième trimestre de 1989, soit une augmentation de 142,256 passagers (22.5%) comparé à la même période en 1988. Cette augmentation porte la part du marché de cet aéroport à 58.4% du nombre total de passagers d'affrètement embarqués et débarqués.

En termes de nombre de passagers d'affrètement, l'aéroport international de Mirabel est le deuxième en importance au pays. En effet, ce dernier rapportait pour le troisième trimestre de 1989, 283,374 passagers d'affrètement, soit une augmentation de 13.9% comparée à la même période en 1988. Ce gain est cependant 41.8 points de pourcentage plus bas que celui rapporté entre les troisième trimestres de 1987 et 1988 (55.7%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Jocelyn Plourde (819-997-6173).



TABLE 5.

International Charter Passengers, by Region. Third Quarters 1987 to 1989 (Preliminary Data).

Region	Third Quarter 1987 Troisième trimestre	Third Quarter 1988 Troisième trimestre
Africa	607	0
Europe	531,528	599,464
Southern	114,956	144,922
United States	196,395	313,621
<b>Total</b>	<b>843,486</b>	<b>1,058,007</b>

Preliminary third quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,199,048, up 13.3% from the 1988 figure. This increase is 12.1 percentage points lower than the one which occurred between the third quarters of 1987 and 1988 (25.4%).

Europe was the most popular region (667,360 passengers) during the third quarter of 1989. As well, it recorded the largest increase in terms of number of charter passengers with 67,896 additional passengers. The United Kingdom accounted for 96.4% (65,471 additional passengers) of this gain. Canada 3000 Ltd, Crownair, Holidair Airways Ltd, Points of Call Airlines Ltd and Soundair/Odyssey International, all carriers which did not fly to the United Kingdom during the third quarter of 1988, shared in this gain. Italy with 5,630 additional passengers and Portugal with 4,236 additional passengers benefitted from the second and third largest increases registered in Europe during the third quarter of 1989.

The United States region with 358,865 passengers was the second most popular origin and destination during the third quarter of 1989. It also claimed the second largest increase in terms of number of passengers with 45,244 additional passengers. The state of Florida, alone, benefitted from a gain of 59,837 passengers which helped to compensate for the decreases registered by the states of California (-2,359 passengers), Hawaii (-3,273 passengers), Nevada (-5,995 passengers) and Other U.S. (-3,460 passengers). As in Europe, most of the gain recorded in Florida was shared by carriers which did not fly to that state during the third quarter of 1988. Some of those carriers were Canada 3000 Ltd, Québecair, Soundair/Odyssey International and Vacationair.

In terms of percentage, the largest increase went to the Southern region with a 19.3% gain. The two main beneficiaries were the Dominican Republic (13,688 additional passengers) and Mexico (11,634 additional passengers).

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

TABLEAU 5.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Troisièmes trimestres 1987 à 1989 (données provisoires).

Region	Third Quarter 1987 Troisième trimestre	Third Quarter 1988 Troisième trimestre	Third Quarter 1989 Troisième trimestre	Change 1988/1987 Variation %	Change 1989/1988 Variation %	Région
Africa	607	0	0	-100.0	...	Afrique
Europe	531,528	599,464	667,360	12.8	11.3	Europe
Southern	114,956	144,922	172,823	26.1	19.3	Sud
United States	196,395	313,621	358,865	59.7	14.4	États-Unis
<b>Total</b>	<b>843,486</b>	<b>1,058,007</b>	<b>1,199,048</b>	<b>25.4</b>	<b>13.3</b>	<b>Total</b>

Les données provisoires du troisième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 1,199,048, soit une augmentation de 13.3% comparé à la même période en 1988. Ce gain est inférieur de 12.1 points de pourcentage à celui qui avait eu lieu entre les troisièmes trimestres de 1987 à 1988 (25.4%).

L'Europe a été la région la plus populaire (667,360 passagers) au cours du troisième trimestre de 1989. De plus, avec ses 67,896 passagers additionnels, elle a rapporté l'augmentation la plus importante en termes de nombre de passagers voyageant sur vols nolisés. Le Royaume-Uni est responsable de 96.4% de ce gain (65,471 passagers additionnels). Canada 3000 Ltée, Crownair, Holidair Airways Ltée, Points of Call Airlines Ltée et Soundair/Odyssey International, tous des transporteurs qui n'offraient pas des vols à destination du Royaume-Uni au cours du troisième trimestre de 1988, se sont octroyés la majeure partie de ce gain. L'Italie avec ses 5,630 passagers additionnels et le Portugal avec ses 4,236 passagers additionnels ont rapporté les deuxième et troisième augmentations les plus importantes en Europe au cours du troisième trimestre de 1989.

La région des États-Unis avec ses 358,865 passagers, a été la deuxième plus importante origine et destination au cours du troisième trimestre de 1989. Cette dernière occupe également la deuxième place en termes de nombre de passagers additionnels, soit un gain de 45,244 passagers. L'état de la Floride a rapporté, à elle seule, un gain de 59,837 passagers, ce qui compense pour les diminutions des états de la Californie (-2,359 passagers), d'Hawaï (-3,273 passagers), du Nevada (-5,995 passagers) et des Autres É.-U. (-3,460 passagers). Comme pour l'Europe, la majeure partie des passagers additionnels rapportés par la Floride, a voyagé avec des transporteurs qui n'offraient pas cette destination au cours du troisième trimestre de 1988. On peut nommer entre autres, les compagnies Canada 3000 Ltée, Québecair, Soundair/Odyssey international et Vacationair.

En termes de pourcentage, la plus importante augmentation est allée à la région du Sud, soit 19.3%. La République Dominicaine (13,688 passagers additionnels) et le Mexique (11,634 passagers additionnels) sont les grands bénéficiaires de ce gain.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

---

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

---

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES A LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Canada	Foreign	Catalogue
	\$	Autre	
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00	41.00	51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	79.00	95.00	52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00	120.00	52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216 Rail in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	52-216 Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations A., Bil.	16.00	19.00	53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	34.00	41.00	54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication, please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro de télécopieur 1-613-951-1584.

August 1989

AOÛT 1989

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 4

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year  
Other Countries, \$10.70, \$107.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International for January 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 4.6% while international passenger-kilometres increased by 10.4% over January 1989.  
Available on CANSIM: Matrix 385.

- o In October 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 6.2% from October of 1988.

- o Preliminary data reported by the three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, indicate that 59.6% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first quarter of 1989, down from 61.9% for the corresponding period in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 65.6% of total volume in 1989, which represents a decrease of 0.7 percentage point compared to the same period a year earlier.

## Special Review

- o A Ten Year Review of the International Charter Passenger Market, between 1979 and 1988.

## Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, October-December 1988 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1990.

Vol. 22, N<sup>o</sup> 4

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année  
Autres pays, \$10.70, \$170.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée de janvier 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 4.6% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 10.4% par rapport à janvier 1989.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

- o Au cours du mois d'octobre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 6.2% par rapport au mois d'octobre 1988.

- o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens - Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair, 59.6% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1989, en regard de 61.9% pour la période correspondante en 1988. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 65.6% du volume total en 1989, soit une baisse de 0.7 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

## Revue spéciale

- o Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années.

## Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, octobre-décembre 1988 (n<sup>o</sup> 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1990.





TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, January 1990 (Preliminary Data).

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	January 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Janvier	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	997	-6.3	997	-6.3	- Intérieur
- International	508	7.9	508	7.9	- International
- Total	1,505	-2.0	1,505	-2.0	- Total
Passengers - Charter	214	-29.8	214	-29.8	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,719	-6.6	1,719	-6.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 454 640	-4.6	1 454 640	-4.6	- Intérieur
- International	2 037 077	10.4	2 037 077	10.4	- International
- Total	3 491 718	3.6	3 491 718	3.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrètements
Charter	505 033	-43.2	505 033	-43.2	Passagers-kilomètres - Total
Passenger-kilometres - Total	3 996 751	-6.2	3 996 751	-6.2	
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	5 508 829	1.0	5 508 829	1.0	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	642 524	-42.5	642 524	-42.5	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 151 353	-6.4	6 151 353	-6.4	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	63.4	...	63.4	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.6	...	78.6	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	65.0	...	65.0	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	102 650	10.5	102 650	10.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	890	-73.4	890	-73.4	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Total	103 541	7.6	103 541	7.6	Total
Hours Flown	60	-4.8	60	-4.8	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	302 948	-6.1	302 948	-6.1	Consommation de carburant à turbo moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Effective January 1990, Level I air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

Scheduled operations by Level I air carriers continued to increase in the international market and to decrease in the domestic market. Some domestic operations were transferred to affiliate networks of Level I carriers.

For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Depuis janvier 1990, les transporteurs aériens de niveau comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadiennes Internationales Ltée.

Les services réguliers offerts par les transporteurs aériens de niveau I ont continué d'augmenter sur les marchés internationaux et de diminuer sur les marchés intérieurs. Une partie des marchés intérieurs a été transférée aux réseaux affiliés des transporteurs de niveau I.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. October 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1989	Change October 1989/1988 Variation	Year-to-date 1989 Cumulatif	Change Year-to-date 1989/1988 Variation Cumulatif
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Octobre		
			%		%
1	Lester B. Pearson International, ONT	29,085	-5.0	286,422	3.4
2	Vancouver International, BC-CB	25,097	2.6	277,843	5.9
3	Calgary International, ALTA-ALB	18,535	4.3	177,221	8.3
4	Montreal International, QUE-QUÉ	18,348	3.3	175,942	14.8
5	Boundary Bay, BC-CB	17,174	79.0	151,084	19.6
6	Ottawa International, ONT	16,632	13.7	150,342	5.5
7	Victoria International, BC-CB	15,942	12.1	173,615	4.5
8	St. Hubert, QUE-QUÉ	15,804	14.6	152,414	13.0
9	Springbank, ALTA-ALB	14,795	6.9	96,852	-5.5
10	Buttonville, ONT	14,210	-2.4	159,943	16.2
11	St. Andrews, MAN	12,801	24.5	108,531	28.1
12	Winnipeg, MAN	12,701	-3.6	130,576	3.6
13	Quebec, QUE-QUÉ	12,133	28.4	117,937	14.4
14	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	11,787	12.7	105,814	6.2
15	Abbotsford BC-CB	11,110	6.6	128,780	11.6
16	St. Honoré, QUE-QUÉ	11,077	16.9	84,106	5.0
17	Hamilton City, ONT	11,042	-10.0	122,726	3.4
18	Saskatoon, SASK	10,845	-7.8	98,864	14.6
19	Halifax International, NS-NÉ	10,822	20.2	91,709	29.2
20	Thunder Bay, ONT	10,466	12.6	93,006	5.5
21	Pitt Meadows, BC-CB	10,389	51.9	105,619	7.8
22	Moncton, NB	9,480	28.1	76,498	7.2
23	Langley, BC-CB	9,233	27.0	108,163	8.3
24	Villeneuve, ALTA-ALB	9,170	35.3	68,187	4.4
25	Regina, SASK	9,126	28.6	75,217	13.1
	Total - above airports/Aéroports ci-dessus	347,804	11.4	3,317,411	9.1
	Total - Transport Canada Towers (60)/				
	Total - Tours de Transports Canada (60)	502,635	6.2	4,988,800	5.9

In October 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 6.2% from October of 1988. Itinerant movements increased by 6.3% to 310,885 while local movements increased by 6.0% to 191,750 when compared to the same month last year.

In the first ten months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.9% over the same period last year. Itinerant movements are up 7.0% to 3,091,086 while local movements have increased by 4.1% over the first ten months of 1988 to 1,897,714.

The largest percentage increase in October was 79.0% at Boundary Bay, B.C. The largest decrease was 44.9% at Toronto Island airport.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Octobre 1989 (données provisoires).

Au cours du mois d'octobre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 6.2% par rapport au mois d'octobre 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 310,885, soit une hausse de 6.3% par rapport au mois d'octobre 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 6.0% pour atteindre 191,750.

Au cours des dix premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.9% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,091,086 soit une hausse de 7.0% par rapport aux dix premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 4.1% pour s'établir à 1,897,714.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Boundary Bay, C.B., soit une hausse de 79.0%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de 44.9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1989 (Preliminary Estimates).

Sector	Passengers Passagers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre		
			1988	1989	1988	1989	1988	1989	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989	
	No. - Nbre ( '000)	%	%						
Domestic	3,355.3	-17.6	35.9	37.6	61.9	59.6	2.2	2.8	Intérieur
Southern services	3,230.2	-17.0	35.0	36.9	62.7	60.2	2.3	2.9	Services secteur sud
Short-haul	1,502.6	-21.7	41.1	44.2	56.5	53.2	2.4	2.6	Court-courrier
Long-haul	1,727.6	-12.3	29.0	30.7	68.7	66.3	2.3	3.1	Long-courrier
Northern Services	125.1	-31.1	55.5	55.8	44.1	43.5	0.4*	0.8*	Services secteur nord

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Premier trimestre 1989 (estimations provisoires).

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1989 (Preliminary Estimates).

Sector	Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
		Change 1989/1988 Variation	Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre		
			1988	1989	1988	1989	1988	1989	
	No. - Nbre ( '000 000)	%	%						
Domestic	4 379.4	-11.0	31.4	31.4	66.3	65.6	2.3	3.0	Intérieur
Southern services	4 258.6	-10.5	30.7	30.8	67.0	66.2	2.4	3.0	Services secteur sud
Short-haul	709.4	-21.6	39.4	43.2	58.2	54.2	2.4	2.6	Court-courrier
Long-haul	3 549.2	-7.9	28.6	28.3	69.0	68.6	2.4	3.1	Long-courrier
Northern Services	120.8	-25.9	52.8	52.4	46.8	46.7	0.4*	0.9*	Services secteur nord

TABLEAU 3.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Premier trimestre 1989 (estimations provisoires).

- All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celle indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme de composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodique afin de tenir compte des mises à jour de la part de transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



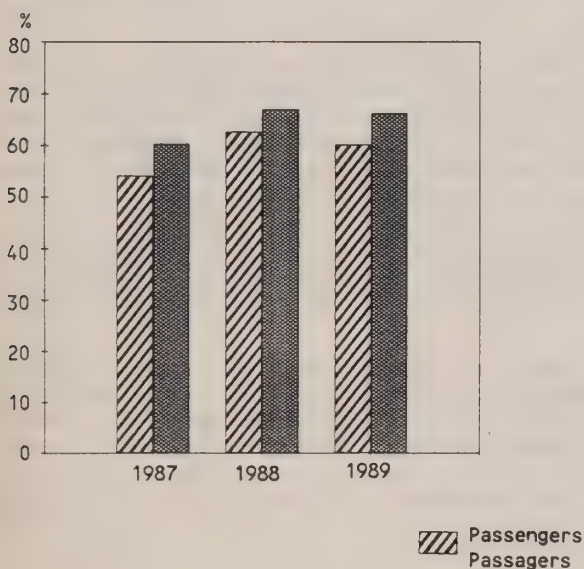
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicate that 59.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1989. This level represents a decrease of 2.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 65.6%, down from 66.3% in 1988.

As evidenced by Figure 3.1, both southern and northern domestic sectors recorded a decreased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1989. In the southern sector, 60.2% of passenger traffic (representing 66.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1988, the corresponding figures were 62.7% for passengers and 67.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 43.5% of the traffic during the first quarter of 1989, down from 44.1% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased marginally by 0.1 percentage point (46.8% to 46.7%) during this period.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1987-1989

Southern Services  
Services secteur sud



It should be noted that approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider

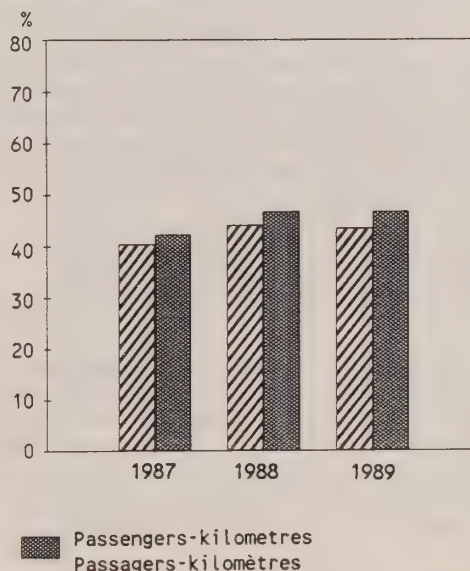
Selon les estimations provisoires (voir Tableau 3.1), 59.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1989. Ce niveau représente une baisse de 2.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 66.3% en 1988 à 65.6% en 1989.

Tel qu'il est montré à la Figure 3.1, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation moindre des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1989. Dans le secteur sud, 60.2% du trafic de passagers (représentant 66.2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 62.7% et 67.0% respectivement au cours du premier trimestre de 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.5% du trafic au cours du premier trimestre de 1989, une baisse par rapport à 44.1% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué marginalement de 0.1 point de pourcentage (de 46.8% à 46.7%) au cours de la même période.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Premier trimestre 1987-1989

Northern Services  
Services secteur nord



Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

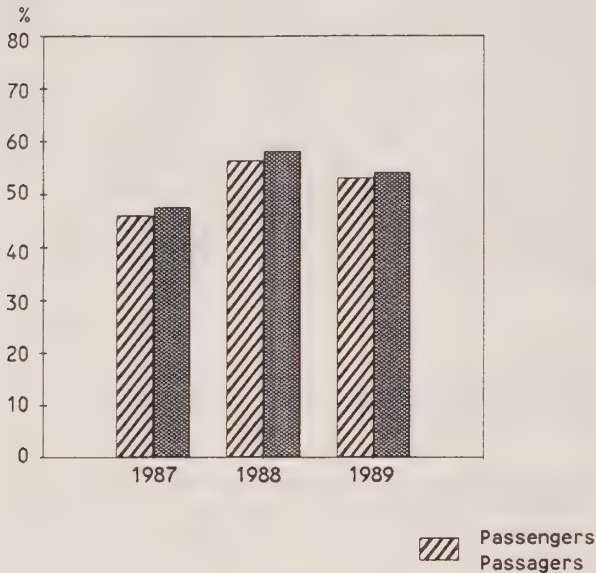
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est

in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1989, discount carriage on long-haul services represented 66.3% of passenger volume and 68.6% of passenger-kilometres; this compares with 53.2% and 54.2% respectively, for short-haul services. (See Figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1987-1989

Short-Haul  
Court-courriers



Although the above figures clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 1987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors.

The larger proportion of discount fares in Canada during the first quarter of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

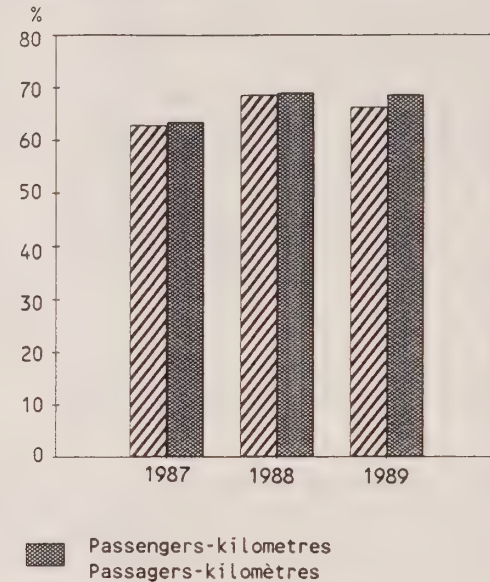
- o intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- o a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- o the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988;
- o the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting.

un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 66.3% du volume de passagers et 68.6% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 53.2% et 54.2%. (Voir Figure 3.2).

Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur nord, services court-courriers et long-courriers, Premier trimestre 1987-1989

Long-Haul  
Long-courriers



Bien que les figures ci-dessus montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 par rapport à 1988, il vaut la peine de souligner que les niveaux de 1989 ont dépassé les niveaux de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud.

La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada au cours du premier trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989, peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- o la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- o un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longues distances;
- o les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988;
- o le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits.



Because the Olympic Games substantially inflated the discount fare utilization during the first quarter of 1988, it is more difficult to assess the real impact of the economic regulatory reform on discount fares over the study period when compared to 1988. However, given that the competition between the Level I air carriers was more fierce on several highly competitive short and long-haul routes during the first quarter of 1989 than during the same quarter in 1988, it appears reasonable to assume that the proportion of passengers who travelled on discount fares during the first quarter of 1989 was similar in volume to the 1988 level.

#### Notes

o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1989 issue of this publication is scheduled for release in the spring of 1990. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Parce que les Jeux olympiques ont haussé substantiellement l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, il est plus difficile d'évaluer l'effet réel de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs réduits au cours de la période sous étude lorsque comparée à 1988. Cependant, étant donné que la concurrence entre les transporteurs de niveau I était plus féroce sur plusieurs routes très compétitives de courtes et de longues distances au cours du premier trimestre de 1989 qu'au cours de la même période en 1988, il paraît raisonnable de supposer que la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit au cours du premier trimestre de 1989 était similaire en termes de volume à celle de 1988.

#### Notes

o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1989 de cette publication devrait paraître au printemps de 1990. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).



**SPECIAL REVIEW:**

A Ten Year Review of the International Charter Passenger Market.

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region, 1979 to 1988.

Year Année	Africa Afrique	Asia Asie	Europe	Pacific Pacifique	South Sud	United States États-Unis	Total
1979	-	21,818	876,736	2,542	525,881	1,086,508	2,513,485
1980	-	31,699	762,763	-	430,384	1,334,145	2,558,909
1981	-	2,270	764,809	-	361,125	1,478,066	2,606,210
1982	1,111	-	876,838	-	392,709	1,633,719	2,904,357
1983	-	146	915,903	-	610,364	1,574,462	3,100,615
1984	1,038	-	946,772	-	755,969	1,608,905	3,312,444
1985	2,194	1,629	1,062,204	50	917,600	1,746,314	3,729,537
1986	6,987	159	920,842	445	1,054,014	1,608,988	3,591,425
1987	1,742	11	897,512	8	1,410,616	1,667,534	3,977,423
1988	5	-	979,821	-	1,556,662	2,023,221	4,559,709
1988-1979	5	-21,818	103,085	-2542	1,030,781	936,713	2,046,709
1988/1979 (%)	...	-100.0	11.8	-100.0	196.1	86.2	81.4

The number of international charter passengers travelling to or from Canada increased by 81.4%, from 2,513,485 to 4,559,709 passengers, between 1979 and 1988. The South, the United States and Europe were responsible for 50.4%, 45.8% and 5.0%, respectively, of this total gain. The overall gain in those regions easily compensated for the 1.2% decrease registered by Africa, Asia and the Pacific.

#### The Southern region

During the ten years in review, both in terms of percentage and number of passengers, the largest increase was in the Southern region with 196.1% or 1,030,781 additional passengers. The number of charter passengers decreased to 361,125 from 525,881 between 1979 and 1981. However, between 1982 and 1988 the number of passengers increased consistently, averaging a 24.1% growth rate. The Dominican Republic, Mexico and Venezuela were by a large margin, the main beneficiaries of this gain.

#### The United States region

Although the United States region registered the second largest increase between 1979 and 1988, both in absolute (936,713 additional passengers) and relative (86.2%) terms, it has been and remains the most popular region for charter travellers.

Contrary to the trends in Europe and the Southern region, the number of passengers increased steadily between 1979 and 1982 in the United States (from 1,086,508 to 1,633,719 passengers). Florida and Nevada were the main beneficiaries of this increase. Other than two decreases registered in 1983 (compared with 1982) and 1986 (compared with 1985) of 3.6% and 7.9%, respectively, the United States region has enjoyed increases ranging from 2.2% in 1984 to 22.8% in 1980. The largest increase registered by this region was 355,687 additional passengers in 1988.

**REVUE SPÉCIALE:**

Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région, 1979 à 1988.

Le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux en provenance ou à destination du Canada a augmenté de 81.4%, soit de 2,513,485 à 4,559,709 passagers, entre 1979 et 1988. Le Sud, les États-Unis et l'Europe sont responsables de 50.4%, 45.8% et 5.0%, respectivement, de ce gain total. L'augmentation rapportée par ces régions a compensé facilement la diminution de 1.2% rapportée par l'Afrique, l'Asie et le Pacifique.

#### La région du Sud

L'augmentation la plus importante entre 1979 et 1988, autant en termes de pourcentage (196.1%) que de nombre de passagers (1,030,781 passagers additionnels), fut observée dans la région du Sud. De 1979 à 1981, le nombre de passagers des vols nolisés a diminué, passant de 525,881 à 361,125 passagers. Cependant, de 1982 à 1988, le nombre de passagers a constamment augmenté, atteignant ainsi un taux de croissance moyen de 24.1%. La République Dominicaine, le Mexique et le Venezuela sont de loin les plus importants bénéficiaires de ce gain.

#### La région des États-Unis

Même si la région des États-Unis a rapporté la deuxième plus importante augmentation entre 1979 et 1988, autant en termes absolus (936,713 passagers additionnels) que relatifs (86.2%), elle aura été et demeure la région la plus populaire pour les passagers des vols nolisés.

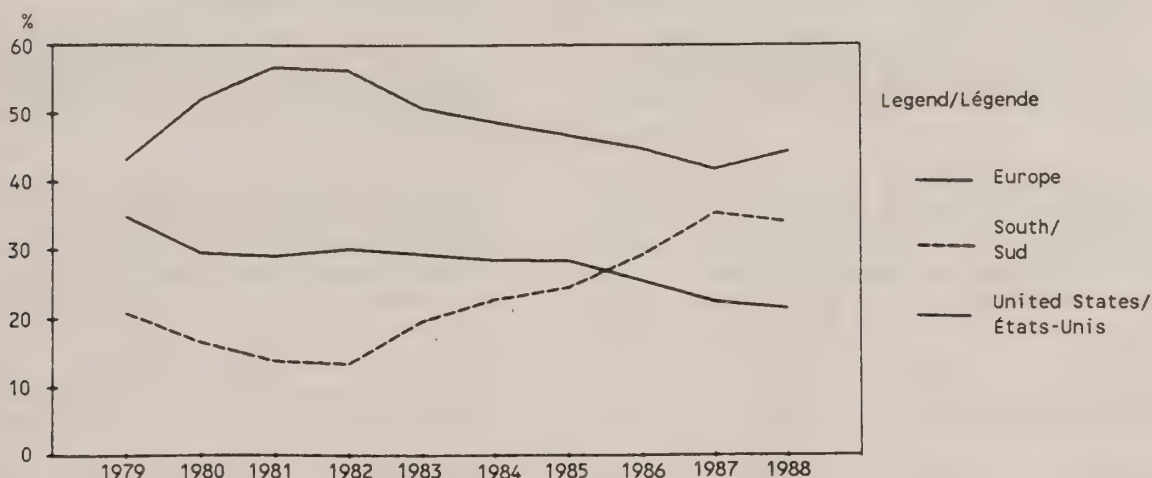
Contrairement aux tendances cycliques rapportés par l'Europe et la région du Sud, le nombre de passagers a augmenté de façon soutenue entre 1979 et 1982 aux États-Unis (de 1,086,508 à 1,633,719 passagers). La Floride et le Nevada ont été les principaux bénéficiaires de cette augmentation. À part deux diminutions enregistrées en 1983 (comparée à 1982) et en 1986 (comparée à 1985) de 3.6% et 7.9%, respectivement, la région des États-Unis a profité d'augmentations allant de 2.2% en 1984 à 22.8% en 1980. En 1988, cette région rapportait son plus important gain au cours des dix dernières années, soit 355,687 passagers additionnels.

## Europe

Of the three top regions, in terms of number of charter passengers, Europe has experienced the least growth between 1979 and 1988. Indeed, the number of charter passengers travelling to or from Europe has increased only 11.8%, from 876,736 to 979,821 passengers, over this ten year period. Starting the 1980's as the second most popular region, it fell to third place, behind the Southern region, in 1986. However, at least part of this decrease can be explained by Wardair's decision to replace some of its charter flights with scheduled flights. For example, in November 1985, Wardair began operating a scheduled service to London, England.

FIGURE 4

Shares of the Total Number of International Charter Passengers in Percentage, by Region, 1979 to 1988.



In terms of percentage share of the total number of international charter passengers, the United States region went from 43.2% in 1979 to 44.4% in 1988. However, this apparent stability in market share is misleading as there was considerable variation over the period. It peaked at 56.7% in 1981 and declined to 41.9% in 1987.

The growth in market share of the Southern region was largely offset by the decline in market share of Europe over the ten year period. Europe started the ten year period with a 34.9% market share which drop to a 21.5% market share in 1988. During the same period, the Southern region's market share went from 20.9% to 34.1%.

For further information, please contact J. Plourde at (819-997-6173).

## L'Europe

Des trois premières régions, en termes de nombre de passagers des vols nolisés, l'Europe a rapporté la plus petite augmentation entre 1979 et 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant en provenance ou à destination de cette région a augmenté de seulement 11.8%, soit de 876,736 à 979,821 passagers durant cette période de dix ans. Commencant les années 1980 en tant que deuxième région en popularité, elle prit la troisième place en 1986, après la région du Sud. Cependant, il convient de noter qu'une partie de cette diminution peut être attribuée à la décision de Wardair de remplacer certains de ses vols nolisés par des vols réguliers. Par exemple, en novembre 1985, Wardair commençait à opérer un service régulier vers Londres en Angleterre.

FIGURE 4

Parts en pourcentage du nombre total de passagers des vols nolisés internationaux, par région, 1979 à 1988.

En termes de part (en pourcentage) du marché total des passagers des vols nolisés internationaux, la région des États-Unis a vu sa part passée de 43.2% en 1979 à 44.4% en 1988. Cependant, cette stabilité apparente est trompeuse étant donné qu'il y a eu de grandes variations au cours de cette période. Ainsi, sa part du marché a atteint un sommet de 56.7% en 1981 et un creux de 41.9% en 1987.

Au cours de cette même période, la croissance de la part du marché de la région du Sud a été presque entièrement compensée par la diminution de la part du marché de l'Europe. En effet, la part du marché de l'Europe est passée de 34.9% en 1979 à 21.5% en 1988, pendant que celle de la région du Sud passait de 20.9% à 34.1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

---

Published under the authority of the Minister of Regional Industrial Expansion. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

---

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 5

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year  
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year  
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International for the two first months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 8.8% while international passenger-kilometres increased by 12.9% over the same period of 1989. Available on CANSIM: Matrix 385.
- o In November 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 0.1% from November of 1988.
- o Preliminary fourth quarter 1989 data show an increase of 12.8% (21 061 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988. Over 90% of this increase occurred on domestic segments.
- o During the third quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs on domestic scheduled services totalled 3,486,910, down 7.7% compared to the third quarter 1988. In addition, a decrease of 5.8% was also recorded for the top 25 city-pairs, the first such decline in 1989.
- o The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of air worthiness decreased by 10.2% to 16,154 in 1987 from 1986. Hours flown by these aircraft increased by 4.7% to 3,321,519.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1990.

Vol. 22, N° 5

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année  
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année  
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les deux premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 8.8% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 12.9% par rapport à la même période de 1989. Disponible sur CANSIM: Matrice 385.
- o Au cours du mois de novembre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une diminution de 0.1% par rapport au mois de novembre 1988.
- o Les données provisoires du quatrième trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services réguliers montrent une augmentation de 12.8% (21 061 tonnes) comparativement à la même période en 1988. Plus de 90% de cette hausse est due au trafic intérieur.
- o Au cours du troisième trimestre de 1989, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe pour toutes les paires de villes se chiffrait à 3,486,910, une baisse de 7.7% par rapport au troisième trimestre de 1988. De plus, une diminution de 5.8% fut observée au niveau des 25 premières paires de villes, la première baisse de 1989.
- o Le nombre total d'aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité a diminué de 10.2% en 1987, soit 16,154. Les heures volées par ces aéronefs ont augmenté de 4.7% à 3,321,519.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1990.



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, February 1990 (Preliminary Data).

OPERATIONAL STATISTICS	February 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date
	Février	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour
	'000	%	'000	%
<b>Scheduled and Charter Services</b>				
Passengers - Scheduled				
- Domestic	929	-11.7	1,896	-10.7
- International	517	13.9	1,055	14.1
- Total	1,446	-4.0	2,951	-3.2
Passengers - Charter	217	-27.9	413	-28.9
Passengers - Total	1,663	-8.0	3,382	-7.4
Passenger-kilometres -				
Scheduled - Domestic	1 325 784	-10.1	2 737 455	-8.8
- International	1 864 927	13.2	3 944 973	12.9
- Total	3 190 711	2.2	6 682 429	2.9
Passenger-kilometres -				
Charter	511 386	-40.0	1 016 419	-41.7
Passenger-kilometres - Total	3 702 097	-6.9	7 698 849	-6.5
Available seat-kilometres -				
Scheduled	4 954 280	1.3	10 463 109	1.1
Available seat-kilometres -				
Charter	618 594	-39.6	1 261 118	-41.1
Available seat-kilometres -				
Total	5 572 875	-5.8	11 724 228	-6.1
Passenger Load Factor -				
Scheduled %	64.4	...	63.9	...
Passenger Load Factor -				
Charter %	82.7	...	80.6	...
Passenger Load Factor -				
Total %	66.4	...	65.7	...
Goods tonne-kilometres -				
Scheduled	108 743	12.6	211 393	11.6
Goods tonne-kilometres -				
Charter	668	-83.2	1 365	-81.4
Goods tonne-kilometres -				
Total	109 411	8.8	212 758	8.1
Hours Flown	54	-8.5	114	-6.6
<b>All Operations</b>				
Litres of turbo fuel consumed	278 528	-5.0	581 475	-5.6

Available on CANSIM: Matrix 385

Effective January 1990, Level I air carriers consist  
of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

Year-to-date charter passenger-kilometres decreased  
by 41.7%. During the first quarter of 1989 Wardair's  
international operations were mainly performed on  
charter services.

For further information, please contact Ms. K.  
Tieman (819-997-6188).

TABEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transpor-  
teurs aériens canadiens, niveau I, février 1990 (données  
provisoires).

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	February 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date
	Février	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour
	'000	%	'000	%
<b>Services réguliers et d'affrètement</b>				
Passagers - Réguliers				
- Intérieur				
- International				
- Total				
Passagers - d'Affrètements				
Passagers - Total				
Passagers-kilomètres - Réguliers				
- Intérieur				
- International				
- Total				
Passagers-kilomètres - d'Affrè- tements				
Passagers-kilomètres - Total				
Sièges-kilomètres disponibles -				
Réguliers				
Sièges-kilomètres disponibles -				
d'Affrètements				
Sièges-kilomètres disponibles -				
Total				
Coefficient de remplissage -				
Réguliers %				
Coefficient de remplissage -				
d'Affrètements %				
Coefficient de remplissage -				
Total %				
Tonnes-kilomètres de marchandises -				
Réguliers				
Tonnes-kilomètres de marchandises				
d'Affrètements				
Tonnes-kilomètres de marchandises -				
Total				
Heures de vol				
<b>Ensemble des opérations</b>				
Consommation de carburant à turbo- moteurs - Litres				

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Depuis janvier 1990, les transporteurs aériens de niveau I  
comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien  
International Ltée.

Le nombre de passagers-kilomètres déclaré depuis le début de  
l'année a déchu de 41.7%. Au cours du premier trimestre de  
1989, les opérations internationales de Wardair étaient  
principalement centrées sur les services d'affrètement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer  
avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. November 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	November 1989	Change November 1989/1988	Year-to-date 1989	Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre	Variation Novembre	Cumulatif	Variation Cumulatif
			%		%
1	Lester B. Pearson International, ONT	29,100	-0.7	315,522	3.0
2	Vancouver International, BC-CB	23,331	-6.4	301,174	4.9
3	Montreal International, QUE-QUÉ	18,053	0.6	193,995	13.3
4	Calgary International, ALTA-ALB	17,154	-0.1	194,375	7.5
5	Buttonville, ONT	15,159	4.7	175,102	15.1
6	Ottawa International, ONT	15,022	-7.0	165,364	4.2
7	Boundary Bay, BC-CB	14,888	2.1	165,972	17.8
8	Victoria International, BC-CB	14,630	-0.6	188,245	4.0
9	Winnipeg, MAN	13,789	18.2	144,365	4.9
10	St. Hubert, QUE-QUÉ	13,595	-8.3	166,009	10.9
11	Thunder Bay, ONT	11,424	21.0	104,430	7.0
12	Abbotsford BC-CB	11,231	-4.9	140,011	10.1
13	Springbank, ALTA-ALB	11,164	-1.8	108,016	-5.2
14	St. Andrews, MAN	10,952	13.4	119,483	26.6
15	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	10,706	26.7	116,520	7.8
16	Quebec, QUE-QUÉ	10,584	0.8	128,521	13.2
17	London, ONT	9,485	11.1	109,576	1.2
18	Halifax International, NS-NÉ	9,162	4.3	100,871	26.5
19	Saskatoon, SASK	9,141	1.0	108,005	13.3
20	Hamilton City, ONT	8,614	-8.1	131,340	2.5
21	Edmonton International, ALTA-ALB	8,129	25.5	80,286	9.6
22	Pitt Meadows, BC-CB	7,861	-2.7	113,480	7.0
23	Villeneuve, ALTA-ALB	7,707	54.9	75,894	7.9
24	Langley, BC-CB	6,999	-22.0	115,162	5.8
25	Toronto Island, ONT	6,712	-34.3	124,550	-26.0
	Total - above airports/Aéroports ci-dessus	314,592	1.0	3,686,268	6.6
	Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)	439,454	-0.1	5,428,254	5.4

In November 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 0.1% from November of 1988. Itinerant movements increased by 1.8% to 275,612 while local movements decreased by 3.1% to 163,842 when compared to the same month last year.

In the first eleven months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.4% over the same period last year. Itinerant movements are up 6.6% to 3,366,698 while local movements have increased by 3.5% over the first eleven months of 1988 to 2,061,556.

The largest percentage increase in November was 54.9% at Villeneuve, Alberta. The largest decrease was 34.3% at Toronto Island airport.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Novembre 1989 (données provisoires).

Au cours du mois de novembre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une diminution de 0.1% par rapport au mois de novembre 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 275,612, soit une hausse de 1.8% par rapport au mois de novembre 1988 alors que les mouvements locaux ont diminué de 3.1% pour atteindre 163,842.

Au cours des onze premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.4% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,366,698 soit une hausse de 6.6% par rapport aux onze premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 3.5% pour s'établir à 2,061,556.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Villeneuve, Alberta, soit une hausse de 54.9%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de 34.3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Fourth Quarter 1989 (Preliminary Data).

Rank 1989	Airports	Fourth Quarter 1988	Fourth Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation
		('000 kg)	('000 kg)	%
1	Lester B Pearson International ONT	67 732	77 637	14.6
2	Vancouver International BC-CB	26 011	31 924	22.7
3	Mirabel International QUE-QUÉ	27 714	23 882	-13.8
4	Calgary International ALTA-ALB	7 984	9 780	22.5
5	Montréal International QUE-QUÉ	8 584	7 974	-7.1
6	Winnipeg International MAN	4 079	7 567	85.5
7	Edmonton International ALTA-ALB	5 181	7 257	40.1
8	Halifax International NS-NÉ	6 165	6 785	10.1
9	Ottawa International ONT	1 694	2 256	33.2
10	Moncton NB	326	1 345	312.8
11	St John's NFLD-TN	1 476	1 313	-11.0
12	Yellowknife NWT-TNO	484	752	55.3
13	Regina SASK	427	751	75.8
14	Iqaluit NWT-TNO	515	507	-1.4
15	Kuuujuaq QUE-QUÉ	336	462	37.5
16	Goose Bay NFLD-TN	522	457	-12.6
17	Saskatoon SASK	389	418	7.5
18	Norman Wells NWT-TNO	229	407	77.5
19	Edmonton Municipal ALTA-ALB	300	259	-13.7
20	Thunder Bay ONT	244	246	0.9
21	Saint John NB	362	235	-35.2
22	Whitehorse YT-TY	173	227	31.0
23	Charlottetown PEI-IPE	252	226	-10.3
24	Resolute Bay NWT-TNO	355	214	-39.7
25	Inuvik NWT-TNO	185	208	12.6
26	Québec QUE-QUÉ	188	198	5.1
27	Fredericton, NB	163	145	-11.3
28	Fort St-John BC-CB	133	128	-3.3
29	Kelowna BC-CB	143	121	-15.4
30	Val D'Or QUE-QUÉ	132	97	-26.1
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		162 481	183 779	13.1
Total Canada		164 485	185 546	12.8

Preliminary fourth quarter 1989 data show an increase of 12.8% (21 061 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988. Over 90% of this increase occurred on domestic segments.

Two of the top ten airports showed a decrease in cargo traffic over the comparison period. The traffic at Mirabel International declined by 13.8% (3 832 tonnes). Factors which accounted for this decrease included: cessation of service by Varig, change of gauge between comparison periods by Sabena World Airlines from 747's and 747 combis to DC10's, and, a reduction in the number of cargo flights by Air France. Enplaned and deplaned cargo also declined at Montreal International by 7.1% or 610 tonnes.

Nevertheless, the top ten airports accounted for 95.1% of the enplaned and deplaned cargo. The remaining eight airports showed positive growth which, with one exception, was above the national average.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - quatrième trimestre, 1989 (données provisoires).

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services réguliers montrent une augmentation de 12.8% (21 061 tonnes) comparativement à la même période en 1988. Plus de 90% de cette hausse est due au trafic intérieur.

Deux des dix principaux aéroports ont déclaré une diminution du trafic de marchandises, comparée à la même période l'an passé. Le trafic à l'aéroport international de Mirabel a diminué de 13.8% (3 832 tonnes). Les facteurs qui ont contribué à cette diminution incluent: la cessation des services offerts par Varig; le changement de type d'aéronef, des 747 et 747 combis aux DC10, par Sabena World Airlines et la réduction du nombre de vols d'avions-cargo par Air France. La quantité de marchandises embarquées et débarquées à l'aéroport international de Montréal a également diminué, soit de 7.1% ou 610 tonnes.

Néanmoins, les dix principaux aéroports se sont partagés 95.1% du total des marchandises embarquées et débarquées. De plus, sept des huit autres aéroports ont déclaré des augmentations qui dépassaient la moyenne nationale.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1989 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	Third Quarter 1988	Third Quarter 1989	Jan.-Sept. 1988	Jan.-Sept. 1989	Change Jan.-Sept. 1989/1988
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation Jan.-sept.
				No.-Nbre		%
1	Montréal - Toronto	338,090	322,820	1,026,170	1,026,570	--
2	Toronto - Vancouver	254,450	240,570	634,850	622,850	-1.9
3	Ottawa - Toronto	175,180	166,050	575,090	594,290	3.3
4	Calgary - Toronto	168,340	146,830	419,420	384,750	-8.3
5	Calgary - Vancouver	121,560	119,560	329,030	318,870	-3.1
6	Toronto - Winnipeg	122,480	106,040	307,000	307,110	--
7	Edmonton - Toronto	117,880	104,030	280,220	264,840	-5.5
8	Halifax - Toronto	98,140	93,180	252,010	243,140	-3.5
9	Edmonton - Vancouver	96,040	91,040	263,200	248,980	-5.4
10	Calgary - Edmonton	69,060	66,800	211,490	246,580	16.6
11	Montréal - Vancouver	59,670	60,510	147,480	157,040	6.5
12	Vancouver - Winnipeg	50,180	49,950	128,720	131,860	2.4
13	Thunder Bay - Toronto	51,840	49,940	154,880	142,110	-8.2
14	Vancouver - Victoria	48,850	48,630	143,680	136,610	-4.9
15	St. John's - Toronto	48,620	45,540	104,450	105,270	0.8
16	Ottawa - Vancouver	41,690	43,630	107,030	114,540	7.0
17	Calgary - Montréal	39,080	35,900	90,800	89,510	-1.4
18	Halifax - Montréal	37,220	33,090	109,710	94,970	-13.4
19	Kelowna - Vancouver	38,930	32,740	113,730	105,100	-7.6
20	Calgary - Winnipeg	33,680	30,420	96,850	93,470	-3.5
21	Saskatoon - Toronto	27,060	29,980	68,460	72,400	5.8
22	Halifax - Ottawa	30,760	29,490	87,140	82,740	-5.0
23	Regina - Toronto	27,590	28,510	72,150	72,870	1.0
24	Prince George - Vancouver	33,810	28,180	95,360	94,010	-1.4
25	Calgary - Ottawa	26,760	27,780	66,890	67,980	1.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		2,156,960	2,031,210	5,885,810	5,818,460	-1.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,778,290	3,486,910	10,398,630	9,943,840	-4.4

During the third quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs on domestic scheduled services totalled 3,486,910, down 7.7% compared to the third quarter 1988. In addition, a decrease of 5.8% was also recorded for the top 25 city-pairs, the first such decline in 1989.

This period marks the third consecutive quarter in 1989 (when compared to 1988) for which a decrease was recorded for all city-pairs.

A comparison between second and third quarters indicates that the number of passengers increased by only 2.3% during 1989 compared to 9.0% for the same period in 1988. Thus, third quarter 1989 data provides an indication of an overall slowdown in the growth rate of domestic scheduled air passengers.

Decreases observed in some eastern markets (e.g. Halifax-Montréal and Halifax-Ottawa) indicate a shift in passenger traffic from major carriers to their affiliates which were not participating in this survey in 1989.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Troisième trimestre 1989 (données provisoires).

Au cours du troisième trimestre de 1989, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe pour toutes les paires de villes se chiffrait à 3,486,910, une baisse de 7.7% par rapport au troisième trimestre de 1988. De plus, une diminution de 5.8% fut observée au niveau des 25 premières paires de villes, la première baisse de 1989.

Cette période marque le troisième trimestre consécutif en 1989 (comparée à la même période en 1988) pour lequel une baisse est enregistrée pour le total de toutes les paires de villes.

Une comparaison entre les deuxième et troisième trimestres démontre qu'au cours de 1989 le nombre de passagers ne s'est accru que de 2.3% alors qu'en 1988 la hausse se chiffrait à 9.0%. Les données du troisième trimestre de 1989, indiquent en général un ralentissement du taux d'accroissement relatif au trafic intérieur voyageant sur vols à horaire fixe.

Dans l'est du pays, les baisses observées pour certains marchés (ex.: Halifax-Montréal et Halifax-Ottawa) reflètent plutôt un transfert de trafic entre les transporteurs principaux et leurs affiliés qui ne participent pas encore à cette enquête en 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay au numéro (819-997-1989).



TABLE 5.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1989 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1989	-	1988	1989	First Quarter 1989/1988
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
				%
1	Toronto - New York	155,950	164,700	5.6
2	Montréal - New York	79,880	71,090	-11.0
3	Toronto - Chicago	55,880	63,780	14.1
4	Montréal - Miami	53,580	58,120	8.5
5	Toronto - Miami	46,190	57,560	24.6
6	Vancouver - Los Angeles	30,940*	54,250	...
7	Toronto - Los Angeles	48,640	53,950	10.9
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	44,840	48,530	8.2
9	Toronto - Boston	45,090	48,160	6.8
10	Toronto - San Francisco	30,370	36,920	21.6
11	Calgary - Los Angeles	34,770	36,200	4.1
12	Montréal - Boston	31,130	33,670	8.2
13	Montréal - Tampa/St. Petersburg	22,280	26,010	16.7
14	Vancouver - San Francisco	15,990*	25,210	...
15	Edmonton - Los Angeles	18,850	22,620	20.0
16	Toronto - Washington/Baltimore	19,930	21,080	5.8
17	Montréal - Los Angeles	16,590	20,500	23.6
18	Toronto - Philadelphia	18,700	19,190	2.6
19	Vancouver - Seattle/Tacoma	15,270	18,460	20.9
20	Montréal - Chicago	17,810	18,280	2.6
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	15,070	17,730	17.7
22	Toronto - Detroit	19,960	17,130	-14.2
23	Montréal - Fort Lauderdale	18,430	16,940	-8.1
24	Toronto - Cleveland	14,810	16,800	13.4
25	Vancouver - Atlanta	12,530	15,960	27.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		883,480	982,840	11.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,802,780	1,942,550	7.8

\* Data underestimated.

\* Données sous-estimées.

r. revised figures. Data were first published in Vol. 22 No 1.

r. données révisées de la première version publiée dans le vol. 22 n° 1.

During the first quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on transborder scheduled services totalled 1,942,550, up 7.8% compared to the first quarter 1988.

Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes qui ont voyagé sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,942,550, une hausse de 7.8% par rapport au premier trimestre de 1988.

A number of problems with the 1988 data originated with the data filed by some American carriers. These problems have thus contributed to understate some of the 1989/1988 data comparisons for certain markets (e.g., Vancouver-Los Angeles, Vancouver, San Francisco). The 1989 data are considered to be more accurate than the 1988 data.

L'origine de plusieurs problèmes de données en 1988 se situe au niveau des données soumises par certains transporteurs américains. Pour certains marchés ces problèmes ont contribué à fausser la comparaison des données entre 1989 et 1988 (ex: Vancouver-Los Angeles, Vancouver San Francisco). Les données de 1989 sont considérées plus justes que celles de 1988.

As of January 1st, 1989, an additional regional and local carrier (City Express) was added to the list of Canadian participants in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey.

Depuis le 1 janvier 1989, un transporteur régional et local (City Express) fut ajouté à la liste des participants canadiens à l'enquête sur l'Origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe.

For further information, please contact C. Mamay at (819-997-1989).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 6.

Comparison of Canadian Registered Civil Aircraft With a Valid Certificate of Airworthiness and Hours Flown 1985, 1986, 1987

	1985	Change 1986/1985 Variation	1986	Change 1987/1986 Variation	1987	
		%		%		
Total Aircraft	17,483	2.8	17,979	-10.2	16,154	Aéronef total
Hours Flown	3,256,280	-2.6	3,172,506	4.7	3,321,519	Heures volées
Private Aircraft	13,044	1.9	13,298	-11.1	11,821	Aéronef privé
Hours Flown	934,026	-18.2	764,235	12.4	859,253	Heures volées
Commercial Aircraft	4,174	5.4	4,401	-7.4	4,074	Aéronef commercial
Hours Flown	2,203,812	4.5	2,302,952	2.0	2,349,659	Heures volées
State Aircraft	265	5.6	280	-7.5	259	Aéronef d'état
Hours Flown	127,442	-17.3	105,319	6.9	112,607	Heures volées

The total number of Canadian registered civil aircraft with a valid certificate of airworthiness (C of A) decreased by 10.2% to 16,154 in 1987. Hours flown by these aircraft increased by 4.7% to 3,321,519 in 1987. This is the first year to year increase in hours flown since 1980.

Although the number of private aircraft with a valid C of A decreased by 11.1% to 11,821, in 1987 the hours flown have increased by 12.4% to 859,253. This increase represents an annual utilization rate of 72.7 hours per aircraft, the first increase since 1981. The hours flown by private aircraft remain 35.5% below their record level of 1,331,677 hours in 1981.

The number of commercial aircraft decreased by 7.4% in 1987 to 4,074, while the hours flown increased by 2.0% to 2,349,659. This is the fourth consecutive increase in hours flown since 1983.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819) 997-6195.

TABEAU 6.

Comparaison des aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité et heures volées 1985, 1986, 1987

Le nombre total d'aéronefs civils canadiens ayant un certificat valide de navigabilité se chiffrait à 16,154 en 1987, soit une diminution de 10.2% par rapport à 1986. Les heures volées par ces aéronefs ont augmenté de 4.7% pour atteindre 3,321,519; ceci représente la première augmentation depuis 1980.

Bien que le nombre d'appareils privés ayant un Cdn a diminué de 11.1% pour s'établir à 11,821 en 1987, les heures volées par ces appareils a augmenté de 12.4% pour atteindre 859,253. Ce total représente un taux d'utilisation annuel de 72.7 heures par aéronef: ceci est la première augmentation depuis 1981. Les heures volées par les aéronefs privés restent cependant 35.5% en dessous du niveau record de 1,331,677 heures enregistré en 1981.

Le nombre d'aéronefs commerciaux a totalisé 4,074 en 1987, en baisse de 7,4% alors que les heures volées ont augmenté de 2.0% pour s'établir à 2,349,659. Ceci représente la quatrième augmentation consécutive du nombre d'heures de vol depuis 1983.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819) 997-6195.

HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

---

Published under the authority of the Minister of Regional Industrial Expansion. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

---

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

## Announcing:

Two redesigned aviation publications.

**Air Carrier Operations in Canada, 4th Qtr. 1988**, Catalogue No 51-002, 46 pages, now available, price \$23.00.

**Canadian Civil Aviation, 1988**, Catalogue No 51-206, 65 pages, available this month, price \$36.00.

Both of the publications incorporate statistics and analysis of the Canadian air transport industry and compare results before and after deregulation which commenced in January, 1988.

Data presented cover independent scheduled and charter operators as well as Canada's major carriers and their affiliated feeder carriers.

Tabulations are provided for key operating statistics including passengers, passenger-kilometres, and hours flown, individually for major carriers, and aggregated by level for the rest of the industry. Financial data include income statements and annual balance sheet information.

Also, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized) are included in both publications. The annual publication also presents, for the first time, data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots.

You may obtain copies of these publications by completing the order form below and sending it to Statistics Canada. Information on special tabulations is available by calling the Aviation Statistics Centre (819-997- 1986).

<b>SUBSCRIPTION ORDER FORM</b>  Mail to: Publications Sales Statistics Canada Ottawa, K1A 0T6 (Please print) Company: _____ Dept.: _____ Attention: _____ Address: _____ City: _____ Province: _____ Postal Code: _____ Tel: _____			Tel # (613) 951-7277 Fax # (613) 951-1584 For faster service call Toll Free 1-800-267-6677			<input type="checkbox"/> Purchase Order Number (Please enclose)  <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ <b>CHARGE TO MY:</b> <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA  Account No.: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 100px; height: 15px;"></span>  Expiry date: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 60px; height: 15px;"></span> <input type="checkbox"/> Bill me later My client reference number is: _____ Signature: _____		
Catalogue No.	Title	Quantity	Price			Total		
			Canada	US	Other Countries			
51-002	Air Carrier Operations in Canada			US\$				
	<input type="checkbox"/> Yes, I want the 1988 issues		92.00	xxx	110.00			
	<input type="checkbox"/> Yes, I want to subscribe to all upcoming issues		97.00	116.00	136.00			
51-206	Canadian Civil Aviation							
	<input type="checkbox"/> Yes, I want the 1988 issue		36.00	43.00	50.00			
	<input type="checkbox"/> Yes, I want to subscribe to all upcoming issues		36.00	43.00	50.00			
Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian customers pay in Canadian funds. U.S.A. and foreign clients please pay in US\$, drawn on a U.S. bank.						PF# 03662		



## Avis:

Deux des publications du Centre des statistiques de l'aviation ont été remaniées:

**Opérations des transporteurs aériens au Canada**, 4ième trim. 1988, N° 51-002 au catalogue, 46 pages, disponible maintenant, prix \$23.00.

**Aviation civile canadienne**, 1988, N° 51-206 au catalogue, 65 pages, disponible ce mois-ci, prix \$36.00.

Les deux publications incorporent des données et des analyses de l'industrie canadienne du transport aérien. On y compare les données d'avant à celles d'après la déréglementation effective depuis janvier 1988.

Les données présentées englobent les activités des exploitants indépendants de services réguliers et nolisés ainsi que celles des principaux transporteurs canadiens et leurs affiliés.

Les tableaux fournissent des variables clés dont le nombre de passagers, de passagers-kilomètres et d'heures de vol réalisées par chacun des principaux transporteurs. Ces données, agrégées par niveau, sont également fournies pour le reste de l'industrie. Les données financières incluent de l'information sur les états des recettes et les bilans annuels.

De plus, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif) sont incluses dans les deux publications. La publication annuelle présente, également pour la première fois, des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés.

Vous pouvez obtenir des copies de ces publications en complétant le bon de commande ci-dessous et en le faisant parvenir à Statistique Canada. Pour de l'information sur des totalisations spéciales, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

<b>BON DE COMMANDE</b>  Postez à: Vente des publications Statistique Canada Ottawa, K1A 0T6  (Lettres moulées s.v.p.) Compagnie: _____ Service: _____ Attention: _____ Adresse: _____ Ville: _____ Province: _____ Code postal: _____ Tél: _____			Tél. # (613) 951-7277 Fax. # (613) 951-1584 Pour service plus rapide, Téléphonez sans frais 1-800-267-6677			<input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____  <input type="checkbox"/> Paiement inclus \$ _____ <b>PORTEZ À MON COMPTE:</b> <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA  N° de compte: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 100px; height: 15px;"></span>  Date d'expiration: <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 60px; height: 15px;"></span> <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard Numéro de référence du client: _____ Signature: _____		
N° au catalogue	Titre	Quantité	Prix			Total		
			Canada	US	Autres pays			
<b>51-002</b>	Opérations des transporteurs aériens au Canada			\$US				
	<input type="checkbox"/> Oui, je veux obtenir la publication de 1988  <input type="checkbox"/> Oui, je veux souscrire à tous les prochains numéros de cette publication		92.00	xxx	110.00			
			97.00	116.00	136.00			
<b>51-206</b>	Aviation civile canadienne							
	<input type="checkbox"/> Oui, je veux obtenir la publication de 1988  <input type="checkbox"/> Oui, je veux souscrire à tous les prochains numéros de cette publication		36.00	43.00	50.00			
			36.00	43.00	50.00			
Chèques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada/Publication. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$US, triés d'une banque américaine.								
						PF# 03662		

# Aviation



Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X

Vol. 22, No. 6

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year  
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year  
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary financial data reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. for the first three months of 1990 show an operating loss of \$95.8 million compared to an operating loss of \$107.8 million for the same period in 1989.
- o Preliminary data for the fourth quarter of 1989 indicate that almost 3.8 million revenue passengers travelling on **Regional and Local Scheduled Services**, enplaned and deplaned at the top 25 Canadian airports, up 14.8% compared to the fourth quarter 1988.
- o Preliminary air passenger origin and destination data indicate that 2,220,270 passengers travelled between Canada and the United States during third quarter 1989, a drop of 5.2% over third quarter 1988.
- o Preliminary data reported by the three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, indicate that 59.6% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first two quarters of 1989, down from 61.9% for the corresponding period in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 65.8% of total volume in 1989, which represents a decrease of 0.9 percentage point compared to the same period a year earlier.

## Recent Release

- o **Canadian Civil Aviation, 1988** (Catalogue No. 51-206).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June 1990.

Vol. 22, N° 6

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année  
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année  
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les finances déclarées par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. pour les trois premiers mois de 1990 indiquent une perte d'exploitation de 95.8 millions de dollars comparativement à une perte d'exploitation de 107.8 millions de dollars pour la même période en 1989.
- o Les données provisoires pour le quatrième trimestre de 1989 indiquent que près de 3.8 millions de passagers payants voyageant sur des **services à horaire fixe régionaux et locaux** ont embarqué et débarqué aux 25 principaux aéroports canadiens, une hausse de 14.8% par rapport au quatrième trimestre de 1988.
- o Les données provisoires sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,220,270 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du troisième trimestre de 1989, soit une baisse de 5.2% par rapport au troisième trimestre de 1988.
- o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens - Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair, 59.6% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1989, en regard de 61.9% pour la période correspondante en 1988. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 65.8% du volume total en 1989, soit une baisse de 0.9 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

## Mise en circulation récente

- o **Aviation civile canadienne, 1988** (n° 51-206 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin 1990.



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, March 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, mars 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	March 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Mars	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,065	-10.4	2,961	-10.5	- Intérieur
- International	628	8.8	1,683	12.0	- International
- Total	1,693	-4.1	4,644	-3.5	- Total
Passengers - Charter	248	-25.7	679	-27.8	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,941	-7.5	5,323	-7.5	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 569 458	-9.5	4 306 913	-9.0	- Intérieur
- International	2 266 262	12.2	6 224 203	12.9	- International
- Total	3 835 720	2.2	10 531 117	2.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrè- tements
Charter	574 204	-36.1	1 590 624	-39.8	Passagers-kilomètres - Total
Passenger-kilometres - Total	4 409 924	-5.2	12 121 741	-6.0	
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	5 595 111	1.5	16 058 221	1.3	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	705 769	-36.1	1 966 888	-39.4	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 300 881	-4.8	18 025 109	-5.7	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	68.6	...	65.6	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.4	...	80.9	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	70.0	...	67.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	127 046	9.3	338 440	10.7	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	1 137	-66.0	2 925	-66.2	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	128 184	7.2	341 366	8.6	Total
Hours Flown	60	-6.2	174	-6.5	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	310 665	-5.4	892 142	-5.5	Consommation de carburant à turbo- moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Effective January 1990, Level I air carriers consist  
of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.A year-to-date comparison of the Level I scheduled  
data for March 1990 over March 1989 shows that  
domestic passenger-kilometres decreased by 9.0% while  
international passenger-kilometres increased by 12.9%.

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Depuis janvier 1990, les transporteurs aériens de niveau I  
comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien  
International Ltée.Une comparaison des données sur les services réguliers pour  
les trois premiers mois de 1990 par rapport à la même période  
en 1989 démontre que le nombre de passagers-kilomètres  
intérieurs a diminué de 9.0% alors que le nombre de passagers-  
kilomètres internationaux a augmenté de 12.9%.



TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, January, February, March 1990 (Preliminary Data)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIERES
	1990 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1990 Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>January</b>					<b>Janvier</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	374,754	7.9	374,754	7.9	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	25,141	-39.4	25,141	-39.4	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	415,214	2.8	415,214	2.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	458,675	2.1	458,675	2.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	20,362	5.8	20,362	5.8	Total des frais d'intérêt
<b>February</b>					<b>Février</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	356,483	7.0	731,237	7.4	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	27,322	-28.2	52,463	-34.1	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	398,671	2.1	813,885	2.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	440,021	1.8	898,696	2.0	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	17,755	0.4	38,117	3.2	Total des frais d'intérêt
<b>March</b>					<b>Mars</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	415,952	5.4	1,147,189	6.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	32,147	-19.5	84,610	-29.2	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	469,276	3.3	1,283,161	2.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	480,268	1.1	1,378,964	1.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	19,137	4.6	57,254	3.7	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

A year-to-date comparison of charter data shows that passenger-kilometres decreased by 39.8%. During the first quarter of 1989, Wardair's international operations were mainly performed on charter services. Wardair was fully merged with Canadian Airlines International Ltd. as of January 1, 1990.

Une comparaison des données pour les services d'affrètement démontre que les passagers-kilomètres ont diminué de 39.8%. Au cours du premier trimestre de 1989, les opérations internationales de Wardair étaient principalement centrées sur les services d'affrètement. Wardair a été complètement fusionné avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée. le 1er janvier 1990.

Figure 1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of May and October 1989.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating loss of \$95.8 million as of March 1990. For the same period of 1989, these carriers recorded a \$107.8 million operating loss.

La figure 1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois de mai et octobre 1989.

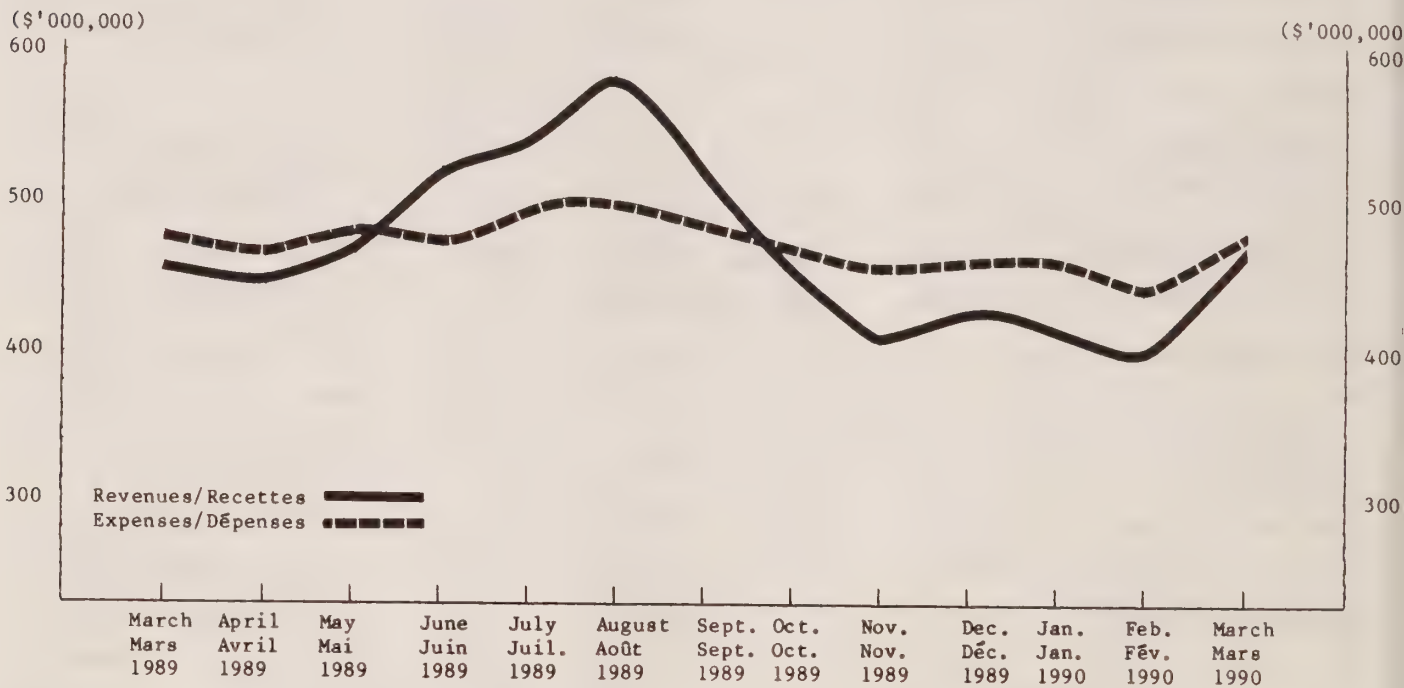
Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 95.8 millions de dollars pour les trois premiers mois de 1990. Au cours de la même période en 1989, ces transporteurs avaient enregistré une perte d'exploitation de 107.8 millions de dollars.

Figure 1

Figure 1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from March 1989 to March 1990

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de mars 1989 à mars 1990.



For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Revenue Passenger Enplaned and Deplaned on Regional and Local Scheduled Services at the Top 25 Airports, Fourth Quarter 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports	Fourth Quarter	Fourth Quarter	Change
1989	-	1988	1989	Fourth Quarter 1989/1988 Variation
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre
		No.-Nbre		
				%
1	Vancouver International BC-CB	381,440	437,710	14.8
2	Montréal International QUE-QUÉ	245,971	305,252	24.1
3	Lester B. Pearson International ONT	263,541	283,377	7.5
4	Halifax International NS-NÉ	150,590	211,104	40.2
5	Victoria International BC-CB	145,585	151,519	4.1
6	Calgary International ALTA-ALB	81,054	146,980	81.3
7	Edmonton Municipal ALTA-ALB	81,284	133,381	64.1
8	Ottawa International ONT	103,692	116,029	11.9
9	Québec QUE-QUÉ	110,490	112,127	1.5
10	Toronto Island ONT	80,094	66,118	-17.5
11	St. John's NFLD-TN	38,345	56,557	47.5
12	London ONT	60,743	47,170	-22.4
13	Sault Ste Marie ONT	37,644	44,531	18.3
14	Thunder Bay ONT	46,590	42,560	-8.6
15	Sudbury ONT	30,364	42,491	39.9
16	Moncton NB	32,488	42,211	29.9
17	Kelowna BC-CB	28,068	42,087	49.9
18	Winnipeg International MAN	47,903	41,525	-13.3
19	Sudbury ONT	39,865	37,916	-4.9
20	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	27,760	35,035	26.2
21	Sept-Îles QUE-QUÉ	32,808	34,969	6.6
22	Fredericton NB	20,912	33,042	58.0
23	Kamloops BC-CB	18,722	32,702	74.7
24	Saskatoon SASK	25,607	32,514	27.0
25	Victoria Inner Harbour BC-CB	25,871	32,209	24.5
Total of above airports/ Total pour les aéroports ci-dessus		2,157,431	2,561,116	18.7
Total for Canada/ Total pour Canada		3,292,708	3,780,351	14.8

Preliminary data for the fourth quarter of 1989 indicate that almost 3.8 million revenue passengers travelling on Regional and Local Scheduled Services, enplaned and deplaned at the top 25 Canadian airports, up 14.8% compared to the fourth quarter 1988.

Of the twenty five airports, 20 recorded increases in passenger traffic, with gains ranging from 1.5% at Quebec to 81.3% at Calgary. Some of the large increases, especially in eastern Canada (eg: Halifax, St John's, Fredericton...) reflect a transfer of traffic from the major carriers to their affiliates.

The other five airports recorded decreases in passenger traffic ranging from 4.9% at Sudbury to 22.3% at London. Reduced or cancelled services by certain carriers which were operating at these sites is the main reason for the declines.

For more information about this survey and data for other airports, please call C. Mamay (819-997-1989).

TABLEAU 3.

Passagers payants sur des services réguliers régionaux et locaux, embarqués et débarqués aux 25 principaux aéroports canadiens, quatrième trimestre 1989 (données provisoires).

Les données provisoires pour le quatrième trimestre de 1989 indiquent que près de 3.8 millions de passagers payants voyageant sur des services à horaire fixe régionaux et locaux ont embarqué et débarqué aux 25 principaux aéroports canadiens, une hausse de 14.8% par rapport au quatrième trimestre de 1988.

Des vingt-cinq aéroports, 20 ont enregistré des hausses de trafic de passagers payants, les gains s'échelonnant de 1.5% à Québec à 81.3% à Calgary. Certaines de ces fortes augmentations, plus particulièrement celles enregistrées dans l'est du pays (ex: Halifax, St John's, Fredericton...) reflètent plutôt un transfert de trafic des principaux transporteurs à leurs affiliés.

Les cinq autres aéroports ont accusé des baisses de trafic de passagers s'échelonnant de 4.9% à Sudbury à 22.3% à London. En général, une diminution ou annulation des services offerts par certains des transporteurs desservant ces aéroports explique ces baisses.

Pour de plus amples renseignements concernant cette enquête ou pour des données aux autres aéroports, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 4.

TABLEAU 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1989. (Preliminary Data).

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier, passagers - Troisième trimestre 1989. (données provisoires).

Rank	City-Pair	Third Quarter 1988	Third Quarter 1989	Jan.-Sept. 1988	Jan.-Sept. 1989	Change Jan.-Sept. 1989/1988
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation Jan.-sept.
No. - Nbre						
1	Toronto - New York	218,370	224,740	574,950	609,480	6.0
2	Montréal - New York	111,940	95,470	297,730	257,650	-13.5
3	Toronto - Chicago	108,150	89,560	264,540	237,620	-10.2
4	Vancouver - Los Angeles	63,750	76,060	144,350	189,670	31.4
5	Toronto - Boston	72,250	73,770	183,050	199,260	8.9
6	Toronto - San Francisco	50,650	60,230	123,100	143,390	16.5
7	Toronto - Los Angeles	58,500	59,930	158,250	169,150	6.9
8	Vancouver - Seattle/Tacoma	60,500	49,500	116,370	97,660	-16.1
9	Vancouver - San Francisco	45,740	39,280	97,310	99,930	2.7
10	Calgary - Los Angeles	38,710	38,230	99,150	101,640	2.5
11	Montréal - Boston	43,710	34,010	114,780	102,800	-10.4
12	Toronto - Miami	31,050	32,080	114,370	130,030	13.7
13	Montréal - Miami	30,040	29,600	119,320	124,400	4.3
14	Toronto - Washington/Baltimore	34,280	29,070	86,960	82,770	-4.8
15	Montréal - Chicago	26,390	27,480	69,380	71,190	2.6
16	Montréal - Los Angeles	25,320	24,840	60,650	67,200	10.8
17	Toronto - Philadelphia	35,120	24,540	86,440	70,160	-18.8
18	Calgary - San Francisco	21,630	20,120	51,820	53,370	3.0
19	Toronto - Cleveland	18,780	19,050	52,540	56,590	7.7
20	Vancouver - New York	19,710	18,960	38,590	44,760	16.0
21	Toronto - Tampa/St. Petersburg	18,590	18,910	90,720	96,010	5.8
22	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,200	18,720	51,670	56,630	9.6
23	Toronto - Detroit	18,780	18,410	56,050	54,900	-2.1
24	Montréal - Washington/Baltimore	16,660	18,040	48,700	44,820	-8.0
25	Montréal - San Francisco	16,820	17,950	38,600	43,860	13.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus						
		1,203,640	1,158,550	3,139,390	3,204,940	2.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes						
		2,342,470	2,220,270	6,225,780	6,259,620	0.5

Preliminary air passenger origin and destination data indicate that 2,220,270 passengers travelled between Canada and the United States during third quarter 1989, a drop of 5.2% over third quarter 1988.

For the period under comparison, some of the larger decreases recorded at the top 25 city-pairs (eg: Toronto-Chicago (-10.2%), Vancouver-Seattle/Tacoma (-16.1%)) are the result of overstatement of the 1988 data filed by certain American carriers.

During 1989, a strike by Eastern Airlines also contributed to important traffic decreases on a number of major markets such as Montréal-New York (-13.5%) and Toronto-Philadelphia (-18.8%).

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

Les données provisoires sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,220,270 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du troisième trimestre de 1989, soit une baisse de 5.2% par rapport au troisième trimestre de 1988.

Pour les périodes comparées, certaines des diminutions importantes enregistrées auprès des 25 premières paires de ville (ex: Toronto-Chicago (-10.2%), Vancouver-Seattle/Tacoma (-16.1%)) sont le résultat de sérieuses surestimations des données de 1988 soumises par certains transporteurs américains.

De plus, au cours de 1989, une grève de la compagnie Eastern Airlines a occasionné des baisses importantes de trafic pour certains des principaux marchés tels ceux de Montréal-New York (-13.5%) et Toronto-Philadelphie (-18.8%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).

TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Deuxième trimestre 1989 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989	
	No. - Nbre ( '000)	%	%						
Domestic									Intérieur
First quarter	3,355.4 <sup>r</sup>	-17.6	35.9	37.6	61.9	59.6	2.2	2.8	Premier trimestre
Second quarter	3,804.1	-4.9	35.4	37.4	62.0	59.6	2.6	3.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	7,159.5	-11.3	35.7	37.5	61.9	59.6	2.4	2.9	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3,230.3 <sup>r</sup>	-17.0	35.0	36.9	62.7	60.2	2.3	2.9	Premier trimestre
Second quarter	3,662.1	-4.6	34.5	36.7	62.8	60.2	2.7	3.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,892.4	-10.8	34.7	36.8	62.8	60.2	2.5	3.0	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	1,502.6	-21.7	41.1	44.2	56.5	53.2	2.4	2.6	Premier trimestre
Second quarter	1,522.3	-13.4	40.5	45.8	57.0	51.2	2.6	3.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,024.9	-17.7	40.8	45.0	56.7	52.2	2.5	2.8	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	1,727.7 <sup>r</sup>	-12.3	29.0	30.7	68.7	66.3	2.3	3.1	Premier trimestre
Second quarter	2,139.8	2.9	29.4	30.2	67.8	66.6	2.8	3.2	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,867.5	-4.5	29.2	30.4	68.3	66.5	2.5	3.2	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	125.1	-31.1	55.5	55.8	44.1	43.5	0.4*	0.8*	Premier trimestre
Second quarter	142.0	-12.7	57.0	55.4	42.3	43.9	0.7	0.7*	Deuxième trimestre
Year-to-date	267.2	-22.4	56.2	55.6	43.3	43.7	0.6	0.7	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Deuxième trimestre 1989 (estimations provisoires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
	No. - Nbre ( '000 000)	%	%							
Domestic										Intérieur
First quarter	4 379.7 <sup>r</sup>	-11.0	31.4	31.4	66.3	65.6	2.3	3.0	Premier trimestre	
Second quarter	5 353.4	2.1	30.2	30.8	67.0	66.0	2.8	3.2	Deuxième trimestre	
Year-to-date	9 733.1	-4.2	30.8	31.1	66.7	65.8	2.6	3.1	Année à ce jour	
Southern services										Services secteur sud
First quarter	4 258.9 <sup>r</sup>	-10.5	30.7	30.8	67.0	66.2	2.4	3.0	Premier trimestre	
Second quarter	5 211.6	2.4	29.5	30.3	67.7	66.5	2.9	3.3	Deuxième trimestre	
Year-to-date	9 470.5	-3.8	30.0	30.5	67.3	66.4	2.6	3.2	Année à ce jour	
Short-haul										Court-courrier
First quarter	709.4	-21.6	39.4	43.2	58.2	54.2	2.4	2.6	Premier trimestre	
Second quarter	740.5	-11.6	39.3	44.1	58.1	52.8	2.6	3.1	Deuxième trimestre	
Year-to-date	1 449.8	-16.8	39.4	43.7	58.2	53.5	2.5	2.9	Année à ce jour	
Long-haul										Long-courrier
First quarter	3 549.6 <sup>r</sup>	-7.9	28.6	28.3	69.0	68.6	2.4	3.1	Premier trimestre	
Second quarter	4 471.1	5.2	27.5	28.0	69.5	68.8	3.0	3.3	Deuxième trimestre	
Year-to-date	8 020.7	-1.0	28.0	28.1	69.3	68.7	2.7	3.2	Année à ce jour	
Northern Services										Services secteur nord
First quarter	120.8	-25.9	52.8	52.4	46.8	46.7	0.4*	0.9*	Premier trimestre	
Second quarter	141.8	-6.9	53.6	52.5	45.6	46.7	0.8	0.8*	Deuxième trimestre	
Year-to-date	262.6	-16.7	53.2	52.5	46.2	46.7	0.6	0.9	Année à ce jour	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".



## Discount Fare Utilization

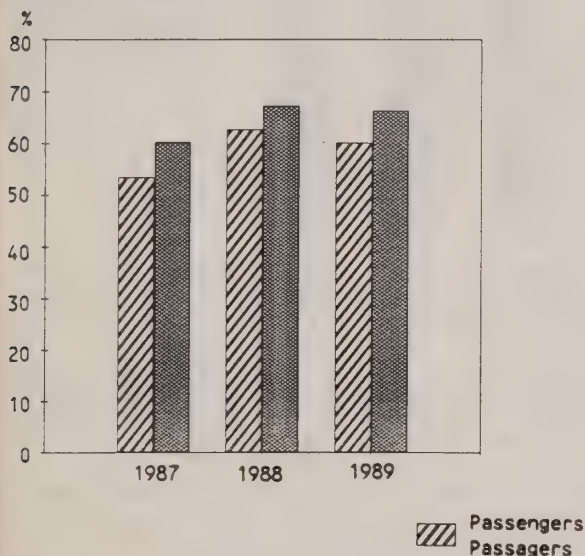
Preliminary estimates (see Table 5.1) indicate that 59.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1989. This level represents a decrease of 2.3 percentage points compared to the same period a year earlier but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 65.8%, down from 66.7% in 1988 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1987-1989

Southern Services  
Services secteur sud



In the southern sector, 60.2% of passenger traffic (representing 66.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1989. In 1988, the corresponding figures were 62.8% for passengers and 67.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 43.7% of the traffic during the first two quarters of 1989, up from 43.3% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased marginally by 0.5 percentage point (46.2% to 46.7%) during this period.

It should be noted that approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

## Utilisation des tarifs réduits

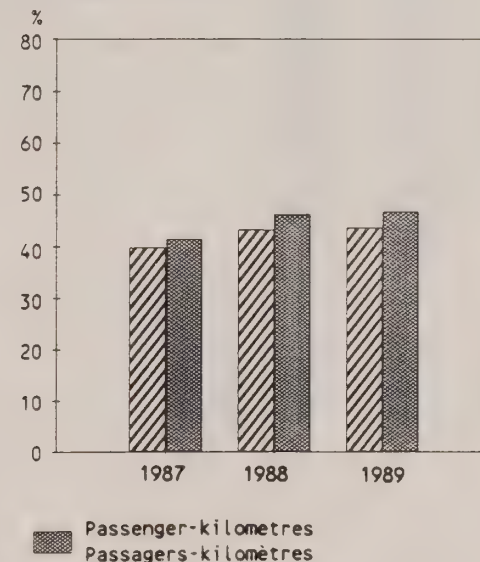
Selon les estimations provisoires (voir Tableau 5.1), 59.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1989. Ce niveau représente une baisse de 2.3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 66.7% en 1988 à 65.8% en 1989 (voir Tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la Figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Janvier-juin 1987-1989

Northern Services  
Services secteur nord



Dans le secteur sud, 60.2% du trafic de passagers (représentant 66.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1989, comparativement à 62.8% et 67.3% respectivement en 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.7% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1989, une hausse par rapport à 43.3% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté marginalement de 0.5 point de pourcentage (de 46.2% à 46.7%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

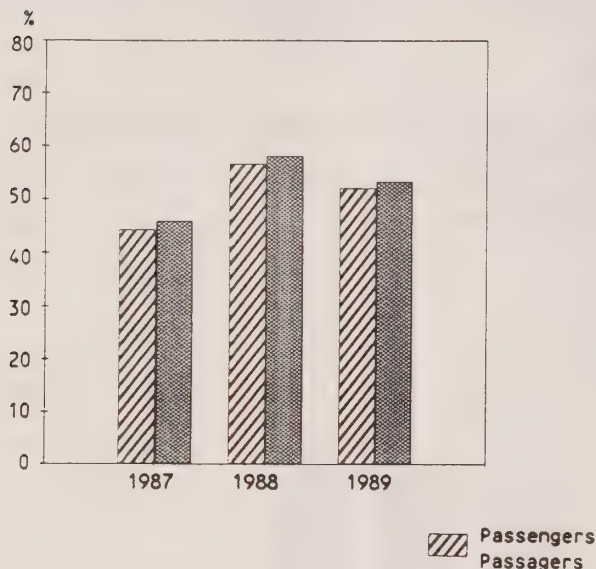
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800

suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first two quarters of 1989, discount carriage on long-haul services represented 66.5% of passenger volume and 68.7% of passenger-kilometres; this compares with 52.2% and 53.5% respectively, for short-haul services (see Figure 5.2).

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1987-1989

Short-Haul  
Court-courriers



Although the figure for the southern sector clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 level greatly exceeded the 1987 level.

The larger proportion of discount fares in Canada's deregulated southern sector during the first two quarters of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

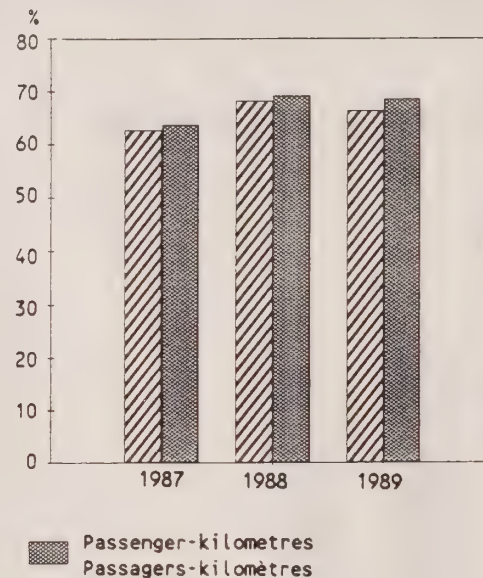
- o intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- o a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- o the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988;
- o the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting.

kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 66.5% du volume de passagers et 68.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 52.2% et 53.5% (voir Figure 5.2).

Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Janvier-juin 1987-1989

Long-Haul  
Long-courriers



Bien que la figure pour le secteur sud montre clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 par rapport à 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé fortement le niveau de 1987.

La plus forte proportion des tarifs réduits dans le secteur déréglementé du sud du Canada au cours des deux premiers trimestres de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989, peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- o la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- o un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longues distances;
- o les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988;
- o le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits.



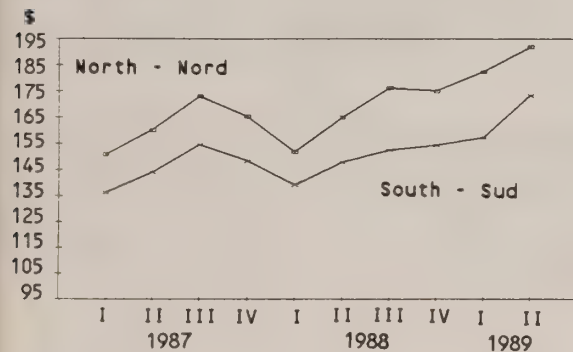
Average Fares<sup>1</sup>

Figure 5.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1989. During the first quarter, the average of all fares rose 13.0% over the previous year to reach \$157, while in the second quarter, it increased by 17.3% to reach \$173.

Figure 5.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1987-1989

All Fares  
Tous les tarifs



One notable cause of this price increase was buoyant discount fares, which jumped sharply (14.0% and 19.1%), to average \$122 and \$135 respectively, during the first and second quarters of 1989.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 16.3% during the second quarter of 1989 (20.2% during the first quarter) over the same period in 1988, posting its eighth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1987, while the average discount fares have experienced a sluggish trend, especially in the northern sector. Figure 5.3 shows that in 1987, the average discount fares in the northern sector were similar to the average discount fares in the southern sector. However, since 1988 (except for the first quarter), the discount fare levels in the regulated zone largely exceed the levels in the deregulated zone.

## Notes

o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

(1) The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

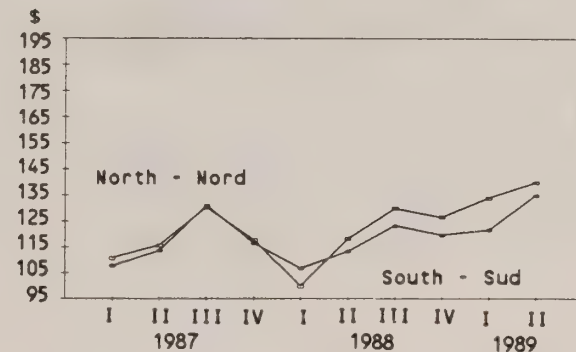
Tarifs moyens<sup>1</sup>

La Figure 5.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1989. Au cours du premier trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 13.0% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$157, alors qu'au cours du deuxième trimestre, il s'est accru de 17.3% pour atteindre \$173.

Figure 5.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1987-1989

Discount Fares  
Tarifs réduits



La poussée des tarifs réduits explique une grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (14.0% et 19.1%), pour s'établir à \$122 et \$135 respectivement, au cours des premier et deuxième trimestres de 1989.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 16.3% au cours du deuxième trimestre de 1989 (20.2% au cours du premier trimestre) par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur huitième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1987, alors que les tarifs réduits moyens ont accusé une tendance hésitante, surtout dans le secteur nord. La Figure 5.3 montre qu'en 1987, les tarifs réduits moyens dans le secteur nord étaient semblables aux tarifs réduits moyens dans le secteur sud. Cependant, depuis 1988 (à l'exception du premier trimestre), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

## Notes

o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

(1) Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.



- . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
  - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
  - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1989 issue of this publication is scheduled for release in the summer of 1990. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

- . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
  - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
  - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1989 de cette publication devrait paraître à l'été de 1990. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

# **PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

May 1990

# **PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Titre
Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
Aviation civile canadienne, A., Bil.
Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
Chargements ferroviaires, M., Bil.
Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
Le camionnage au Canada, A., Bil.
Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télénographe 1-613-951-1584.

Mai 1990



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X

Vol. 22, No. 7

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year  
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year  
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary financial data reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. for the first four months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 8% while international passenger-kilometres increased by 12% over the same period of 1989. Available on CANSIM: Matrix 385
- o In 1989, total aircraft movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 5% over the 1988 total to six million.
- o Preliminary data for 1989 indicate that the number of enplaned and deplaned passengers remained at the previous years' level of 66 million.
- o Preliminary fourth quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to over one million, up 10% from the 1988 figure.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1990.

Vol. 22, N° 7

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année  
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année  
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les quatre premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 8% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 12% par rapport à la même période de 1989. Disponible sur CANSIM: Matrice 385.
- o En 1989, les mouvements d'aéronefs totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5% par rapport à 1988 pour s'établir à six millions.
- o Les données provisoires de 1989 indiquent que le nombre de passagers embarqués et débarqués, soit 66 millions, n'a pas changé comparativement à l'année précédente.
- o Les données provisoires du quatrième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a dépassé un million de passagers, soit une augmentation de 10% comparé à la même période en 1988.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1990.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, April 1990 (Preliminary Data).

OPERATIONAL STATISTICS	April 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	
	Avril	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,018	-7.1	3,982	-9.6	- Intérieur
- International	550	6.0	2,230	10.2	- International
- Total	1,568	-2.9	6,212	-3.4	- Total
Passengers - Charter	171	-21.9	850	-26.7	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,739	-5.2	7,062	-6.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 537 995	-6.5	5 844 908	-8.4	- Intérieur
- International	2 071 550	10.1	8 295 754	12.2	- International
- Total	3 609 546	2.3	14 140 663	2.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrètements
Charter	368 655	-28.5	1 959 279	-37.9	
Passenger-kilometres - Total	3 978 201	-1.6	16 099 943	-4.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	5 507 313	2.6	21 565 534	1.6	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	473 835	-32.8	2 440 724	-38.2	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	5 981 149	-1.5	24 006 259	-4.7	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	65.5	...	65.6	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	77.8	...	80.3	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.5	...	67.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	116 006	3.5	454 446	8.8	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	611	-68.3	3 537	-66.6	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	116 618	2.3	457 984	6.9	Total
Hours Flown	57	0.0	231	-4.9	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	293 166	-1.8	1 185 308	-4.6	Consommation de carburant à turbo- moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Effective January 1990, Level I air carriers consist  
of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.A year-to-date comparison of the Level I scheduled  
data for April 1990 over April 1989 shows that  
domestic passenger-kilometres decreased by 8.4% while  
international passenger-kilometres increased by 12.2%.For further information, please contact Ms. K.  
Tieman (819-997-6188).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transpor-  
teurs aériens canadiens, niveau I, avril 1990 (données  
provisoires).

	April 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Avril	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,018	-7.1	3,982	-9.6	- Intérieur
- International	550	6.0	2,230	10.2	- International
- Total	1,568	-2.9	6,212	-3.4	- Total
Passengers - Charter	171	-21.9	850	-26.7	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,739	-5.2	7,062	-6.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 537 995	-6.5	5 844 908	-8.4	- Intérieur
- International	2 071 550	10.1	8 295 754	12.2	- International
- Total	3 609 546	2.3	14 140 663	2.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrètements
Charter	368 655	-28.5	1 959 279	-37.9	
Passenger-kilometres - Total	3 978 201	-1.6	16 099 943	-4.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	5 507 313	2.6	21 565 534	1.6	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	473 835	-32.8	2 440 724	-38.2	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	5 981 149	-1.5	24 006 259	-4.7	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	65.5	...	65.6	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	77.8	...	80.3	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.5	...	67.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	116 006	3.5	454 446	8.8	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	611	-68.3	3 537	-66.6	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	116 618	2.3	457 984	6.9	Total
Hours Flown	57	0.0	231	-4.9	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	293 166	-1.8	1 185 308	-4.6	Consommation de carburant à turbo- moteurs - Litres

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1990, les transporteurs de niveau I  
comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien  
International Ltée.Une comparaison des données sur les services réguliers pour  
les quatre premiers mois de 1990 par rapport à la même période  
en 1989 démontre que le nombre de passagers-kilomètres  
intérieurs a diminué de 8.4% alors que le nombre de passagers-  
kilomètres internationaux a augmenté de 12.2%.Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer  
avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. December and Annual, 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Décembre et annuel 1989 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	December 1989	Change December 1989/1988	Annual 1989	Change 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Décembre	Variation Décembre	Annuel	Variation
			%		%
1	Lester B. Pearson International, ONT	27,866	-1.7	348,285	0.2
2	Vancouver International, BC-CB	20,098	-11.3	325,031	0.0
3	Montreal International, QUÉ-QUE	17,092	-0.1	232,012	14.2
4	Vancouver International, ALTA-ALB	15,609	-0.8	212,376	3.0
5	Ottawa International, ONT	13,143	-4.4	188,457	6.5
6	Buttonville, ONT	12,055	5.9	196,360	11.8
7	Winnipeg, MAN	10,821	-6.2	154,812	1.0
8	Victoria International, BC-CB	10,795	-19.4	203,082	1.5
9	St. Hubert, QUÉ-QUE	10,644	11.5	189,079	12.4
10	Halifax International, NS-NE	10,386	28.9	121,886	21.8
11	Boundary Bay, BC-CB	9,909	-3.9	200,219	28.7
12	Edmonton Mun, ALTA-ALB	8,869	4.6	130,783	11.1
13	Springbank, ALTA-ALB	8,375	-18.1	132,011	15.7
14	Quebec, QUÉ-QUE	8,120	13.9	142,806	17.1
15	St. Andrews, MAN	7,975	-18.8	141,334	22.9
16	Thunder Bay, ONT	7,763	21.2	112,656	3.1
17	Hamilton City, ONT	7,351	-14.9	126,655	-9.9
18	London, ONT	7,155	-22.9	118,450	-0.3
19	Abbotsford, BC-CB	6,763	-21.1	159,321	3.5
20	Villeneuve, ALTA-ALB	6,182	5.8	92,237	30.0
21	North Bay, ONT	6,042	11.3	105,759	25.1
22	Saskatoon, SASK	6,042	-18.9	114,608	0.1
23	Moncton, NB	6,024	8.6	95,716	14.6
24	Edmonton International, ALTA-ALB	5,903	-9.3	86,271	2.7
25	Waterloo-Wellington, ONT	5,470	-11.5	93,204	21.2
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		256,452	-4.1	4,023,410	8.2
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		354,804	-7.0	5,960,881	4.8

In 1989, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 4.8% over 1988. Itinerant movements are up 4.9% to 3,708,927 while local movements have increased by 4.7% over 1988 to 2,251,954 (see Figures 2.1 and 2.2 on the following page).

In December 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 7.0% from December of 1988. Itinerant movements decreased by 4.0% to 237,932 while local movements decreased by 12.6% to 116,872 when compared to the same month last year.

The largest percentage increase in 1989 was 30.0% at Villeneuve, Alta. The largest decrease was 38.5% at Toronto Island airport.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

Au cours des douze mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.8% par rapport à 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,708,927 soit une hausse de 4.9% par rapport à 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 4.7% pour s'établir à 2,251,954 (voir figures 2.1 et 2.2 présentées à la page suivante).

Au cours du mois de décembre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une diminution de 7.0% par rapport au mois de décembre 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 237,932, soit une baisse de 4.0% par rapport au mois de décembre 1988 alors que les mouvements locaux ont baissé de 12.6% pour atteindre 116,872.

L'augmentation en pourcentage la plus importante en 1989 a été enregistrée à Villeneuve, Alb., soit une hausse de 30.0%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de 38.5%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).



Figure 2.1

Total Aircraft Movements by Class of Operation at Airports with Transport Canada Air Traffic Control Towers, 1980-89

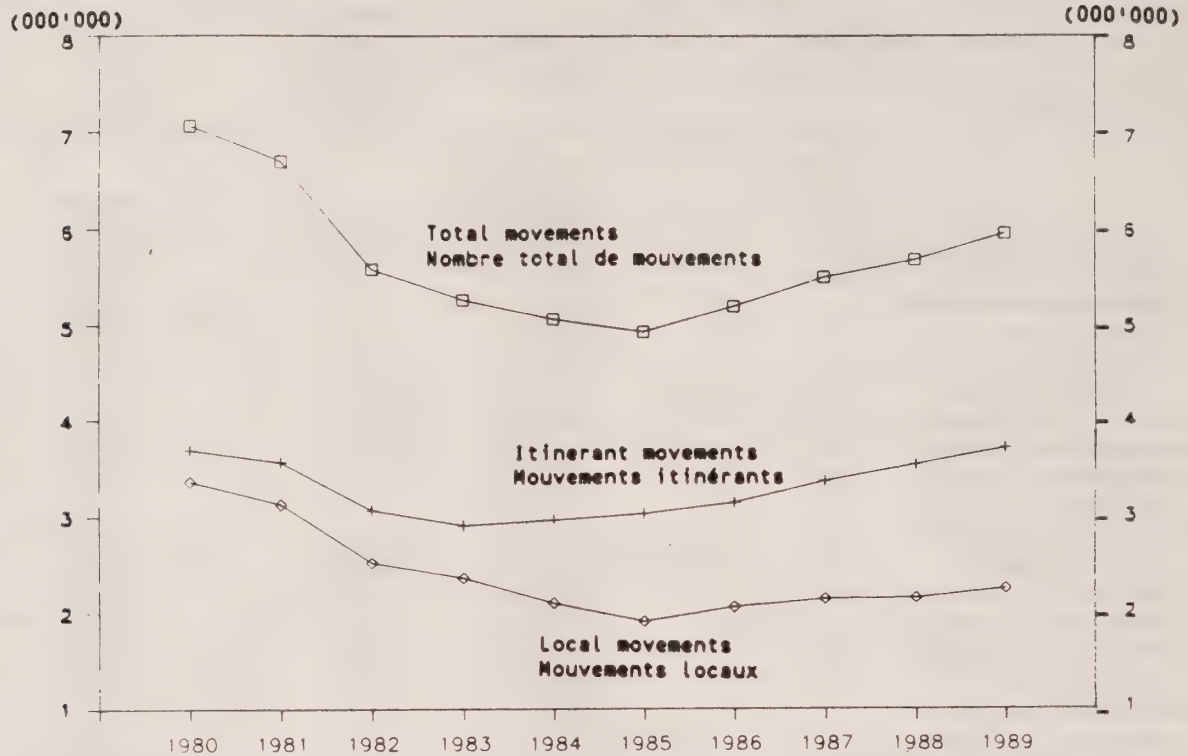


Figure 2.1

Mouvements totaux d'aéronefs selon la classe d'exploitation dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, 1980-89

Figure 2.2

Total Aircraft Movements at Airports with Transport Canada Air Traffic Control Towers: January-December 1988 and 1989

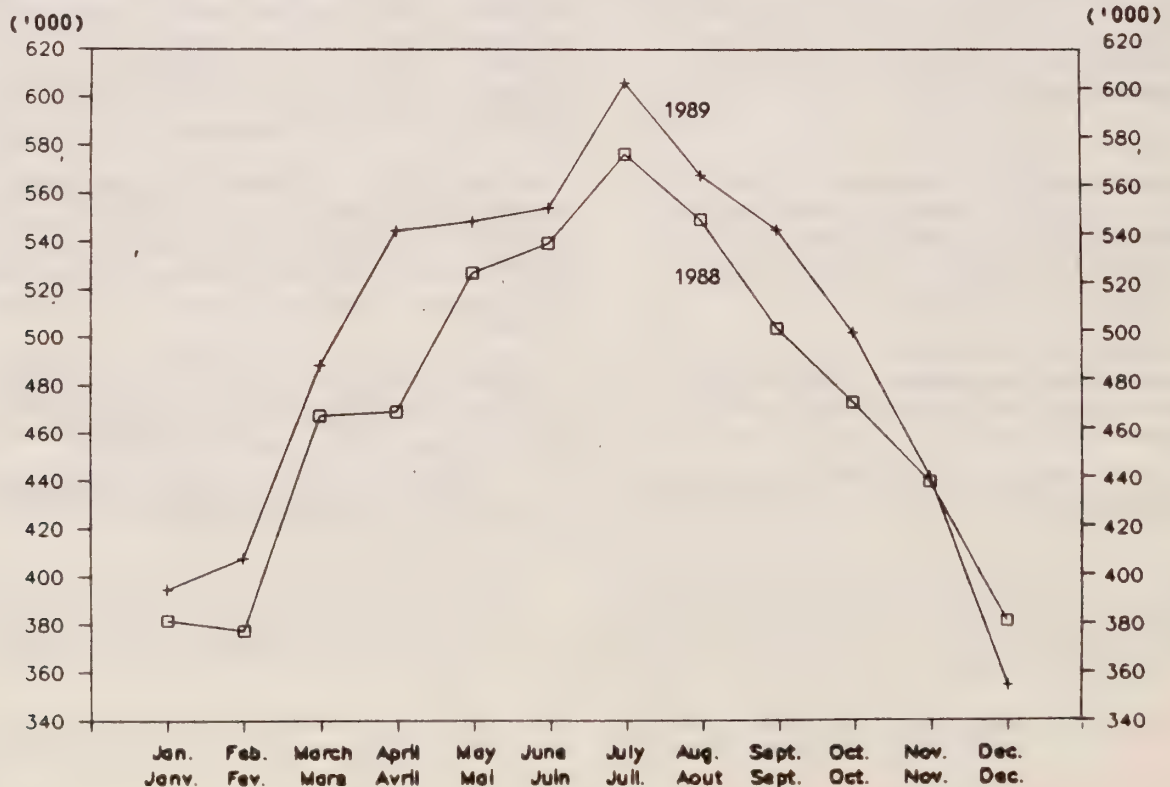


Figure 2.2

Mouvements totaux d'aéronefs dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada: janvier-décembre, 1988 et 1989

TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Fourth Quarter 1989. (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, quatrième trimestre 1989 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Fourth Quarter 1989/1988
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation quatrième trimestre
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	3,641,152	283,377	649,932	4,574,461	-2.0
2	Vancouver International BC-CB	1,489,763	437,710	118,284	2,045,757	1.9
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,160,856	305,252	67,427	1,533,535	-1.8
4	Calgary International ALTA-ALB	840,055	146,980	30,368	1,017,403	0.9
5	Ottawa International ONT	518,459	116,029	2,596	637,084	-3.4
6	Halifax International NS-NÉ	356,642	211,104	2,433	570,179	9.1
7	Winnipeg International MAN	477,163	41,525	16,961	535,649	-4.5
8	Mirabel International QUE-QUÉ	284,231	12,933	160,079	457,243	8.5
9	Edmonton International ALTA-ALB	410,771	11,615	28,878	451,264	-1.6
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	134,003	133,381	71	267,455	7.3
11	Victoria International BC-CB	25,625	151,519	5,380	182,524	1.0
12	Québec QUE-QUÉ	39,220	112,127	15,731	167,078	-2.0
13	Regina SASK	132,378	24,664	2,031	159,073	3.6
14	Saskatoon SASK	123,196	32,514	2,017	157,727	5.9
15	St. John's NFLD-TN	99,452	56,557	191	156,200	1.3
16	Thunder Bay ONT	87,986	42,560	-	130,546	-5.7
17	Kelowna BC-CB	57,448	42,087	2,103	101,638	9.4
18	Prince George BC-CB	45,582	28,238	242	74,062	9.3
19	Moncton NB	25,524	42,211	-	67,735	-0.7
20	Toronto Island ONT	-	66,118	51	66,169	-17.5
21	Saint John NB	26,678	31,535	117	58,330	5.1
22	Fredericton NB	24,128	33,042	-	57,170	11.3
23	Yellowknife NWT-TNO	24,138	27,703	-	51,841	19.1
24	Sudbury ONT	12,093	37,916	-	50,009	-13.3
25	Windsor ONT	18,763	29,117	-	47,880	-22.1
26	London ONT	-	47,170	131	47,301	-31.0
27	Sault Ste Marie ONT	-	44,431	-	44,531	-16.6
28	Timmins ONT	18,159	25,477	-	43,636	-8.8
29	Sydney NS-NÉ	-	42,491	-	42,491	1.3
30	Charlottetown PEI-IPÉ	11,827	30,472	-	42,299	2.5
31	Fort St. John BC-CB	18,972	17,327	-	36,299	-4.6
32	Deer Lake NFLD-TN	5,214	31,050	-	36,264	3.1
33	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	35,035	-	35,035	26.2
34	Sept-Îles QUE-QUÉ	-	34,969	8	34,977	-2.4
35	Kamloops BC-CB	14	32,702	1,068	33,784	-3.0
36	Victoria Inner Harbour BC-CB	-	32,209	-	32,209	24.5
37	Saguenay QUE-QUÉ	-	31,918	79	31,997	2.9
38	Lethbridge ALTA-ALB	-	30,955	104	31,059	-1.5
39	Val D'Or QUE-QUÉ	8,570	22,453	-	31,023	7.5
40	Hamilton-Civic ONT	4,189	24,267	1,854	30,310	9.4
41	Gander International NFLD-TN	-	29,423	11	29,434	3.1
42	Prince Rupert BC-CB	12,550	15,513	-	28,063	-1.0
43	Grande Prairie ALTA-ALB	95	27,822	-	27,917	3.0
44	Rouyn QUE-QUÉ	10,591	16,052	-	26,643	-17.1
45	Cranbrook BC-CB	-	26,203	-	26,203	11.5
46	Whitehorse YT-TY	23,250	2,141	-	25,391	5.6
47	Castlegar BC-CB	-	24,198	-	24,198	5.8
48	Terrace BC-CB	10,713	12,441	-	23,154	1.1
49	Fort McMurray ALTA-ALB	13,444	9,188	-	22,632	-6.4
50	Nanaimo BC-CB	-	21,486	-	21,486	-28.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		10,192,894	3,125,307	1,108,147	14,426,348	-0.4
Total Canada		10,296,743	3,780,351	1,108,946	15,186,040	-0.2

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Annual 1989. (Preliminary Data).

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, annuel 1989 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	1989/1988 Variation annuel
						%
1	Lester B. Pearson International ONT	15,900,567	1,276,537	3,086,953	20,264,057	0.0
2	Vancouver International BC-CB	6,878,424	1,776,517	443,284	9,098,225	2.9
3	Montréal International QUE-QUE	4,972,801	1,208,359	269,775	6,450,935	-1.4
4	Calgary International ALTA-ALB	3,793,576	542,382	139,269	4,475,227	-1.6
5	Ottawa International ONT	2,157,757	449,590	27,961	2,635,308	-2.8
6	Halifax International NS-NÉ	1,572,971	793,203	36,254	2,402,428	2.7
7	Mirabel International QUE-QUE	1,341,612	56,587	981,809	2,380,008	7.1
8	Winnipeg International MAN	2,016,076	200,111	92,599	2,308,786	-6.1
9	Edmonton International ALTA-ALB	1,796,521	53,577	138,680	1,988,778	-4.0
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	541,788	487,784	141	1,029,713	6.7
11	Québec QUE-QUE	190,505	483,305	91,697	765,507	4.3
12	Victoria International BC-CB	118,276	588,079	15,472	721,827	-5.0
13	St. John's Nfld-TN	477,596	212,078	8,691	698,365	-0.6
14	Saskatoon SASK	507,637	117,668	7,989	633,294	-1.5
15	Regina SASK	524,051	88,340	11,075	623,466	-4.7
16	Thunder Bay ONT	352,941	183,500	2	536,443	-9.4
17	Kelowna BC-CB	228,404	153,586	4,096	386,086	-2.4
18	Moncton NB	118,137	167,440	8	285,585	-2.7
19	Toronto Island ONT	-	283,205	289	283,494	-15.6
20	Prince George BC-CB	169,829	99,458	440	269,727	-2.0
21	Saint John NB	117,441	121,869	117	239,427	-3.5
22	London ONT	4,643	225,999	6,503	237,145	-7.2
23	Windsor ONT	87,293	137,352	52	224,697	-20.6
24	Fredericton NB	104,085	118,936	6	223,027	7.5
25	Sudbury ONT	53,353	163,205	40	216,598	-8.4
26	Yellowknife NWT-TNO	89,537	120,447	-	209,984	9.3
27	Charlottetown PEI-IPÉ	78,154	128,377	667	207,198	0.8
28	Sault Ste Marie ONT	24,904	181,410	-	206,314	-7.8
29	Sydney NS-NÉ	27,386	153,075	-	180,461	-1.1
30	Timmins ONT	80,193	96,275	-	176,468	-7.9
31	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	164,005	-	164,005	17.1
32	Deer Lake Nfld-TN	47,602	115,430	-	163,032	-1.4
33	Victoria Inner Harbour BC-CB	-	158,764	-	158,764	17.4
34	Hamilton-Civic ONT	44,576	93,378	11,483	149,437	54.2
35	Fort St. John BC-CB	72,296	69,204	-	141,500	3.3
36	Sept-Iles QUE-QUE	5,985	134,655	8	140,648	-7.0
37	Kamloops BC-CB	18,844	110,115	2,504	131,463	-5.1
38	Saguenay QUE-QUE	-	127,061	79	127,140	18.6
39	Gander International Nfld-TM	12,086	111,745	11	123,842	-0.7
40	Whitehorse YT-TY	101,584	21,390	20	122,994	-0.5
41	Lethbridge ALTA-ALB	-	122,872	104	122,976	11.1
42	Prince Rupert BC-CB	53,536	66,502	150	120,188	-8.5
43	Nanaimo BC-CB	-	117,675	-	117,675	-11.5
44	Rouyn QUE-QUE	43,137	70,691	-	113,828	-2.7
45	Val D'Or QUE-QUE	36,376	71,983	-	108,359	-5.1
46	Grande Prairie ALTA-ALB	95	102,852	-	102,947	-0.3
47	Terrace BC-CB	53,918	43,212	-	97,130	8.3
48	Thompson MAN	40,320	55,853	-	96,173	-12.3
49	Castlegar BC-CB	-	95,571	-	95,571	-0.4
50	North Bay ONT	22,740	72,219	20	94,979	-9.0
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		44,879,553	12,593,428	5,378,248	62,851,229	-0.2
Total Canada		45,339,760	15,242,625	5,396,758	65,979,143	-0.1



TABLE 5.

Percentage Change in Enplaned and Deplaned Revenue Passengers, Top 10 Airports, by Type of Service - Annual 1989/1988 (Preliminary Data).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement
1	Lester B. Pearson International	-5.1	35.3	20.4
2	Vancouver International	-0.6	14.6	19.7
3	Montréal International	-9.2	48.2	8.1
4	Calgary International	-8.2	91.5	5.1
5	Ottawa International	-6.6	19.7	6.1
6	Halifax International	-8.8	35.9	21.6
7	Mirabel International	1.7	15.3	15.2
8	Winnipeg International	-8.1	14.8	2.1
9	Edmonton International	-6.1	5.4	27.9
10	Edmonton Municipal	-19.9	69.1	139.0
Total Canada		-7.4	22.0	17.3

Tables 3 and 4 provide preliminary fourth quarter 1989 and annual 1989 enplaned and deplaned revenue passenger data respectively. The following discussion will address only the annual data.

Total traffic for 1989 remained at the same level as 1988. However, when examined by type of service, the data present a more dynamic picture as the following analysis will demonstrate.

Table 5 shows how traffic has shifted from the major scheduled carriers to their affiliates. Enplaned and deplaned revenue passengers on major scheduled services declined at nine of the top ten airports. However, traffic on regional and local scheduled services (as well as major charter services) increased at each of these airports. Overall, enplaned and deplaned revenue passengers on major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services changed by -7.4%, 22.0% and 17.3% respectively in 1989 when compared with 1988 totals.

In 1988, the market shares for major scheduled, regional and local scheduled and major charter services were 74.1%, 18.9% and 7.0% respectively. In 1989, the comparative numbers were 68.7%, 23.1% and 8.2%. Thus, the market share held by major scheduled carriers declined by 5.4 percentage points (3,639,559 passengers) while that of regional and local scheduled carriers increased by 4.2 percentage points (2,753,432 passengers). As well, the major charter carriers market share increased by 1.4 percentage point (796,788 passengers).

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 5.

Variation en pourcentage des passagers payants, embarqués et débarqués aux 10 principaux aéroports, par genre de service, Annuel 1989/1988 (données provisoires).

Les tableaux 3 et 4 montrent les données provisoires sur le nombre de passagers payants embarqués et débarqués au cours du quatrième trimestre de 1989 et l'année 1989 respectivement. La discussion qui suit se limite aux données annuelles.

Le trafic total enregistré en 1989 est demeuré au même niveau qu'en 1988. Cependant, lorsqu'il est examiné par genre de service, les données nous montrent une image plus dynamique, comme le démontre l'analyse qui suit.

Le tableau 5 montre comment le trafic fut transféré des principaux transporteurs réguliers à leurs affiliés. Les passagers payants embarqués et débarqués des principaux services réguliers ont diminué à neuf des dix principaux aéroports. Cependant, le trafic des services réguliers régionaux et locaux (ainsi que les principaux services d'affrètement) a augmenté à chacun des aéroports. Dans l'ensemble les passagers payants embarqués et débarqués des principaux services réguliers, des services réguliers régionaux et locaux ainsi que des principaux services d'affrètement ont varié de -7.4%, 22.0% et 17.3% respectivement en 1989 par rapport au totaux de 1988.

En 1988, les parts du marché des principaux services réguliers, des services réguliers régionaux et locaux et des principaux services d'affrètement s'établissaient respectivement à 74.1%, 18.9% et 7.0%. En 1989, les chiffres comparables étaient de 68.7%, 23.1% et 8.2%. Ainsi, la part du marché détenu par les principaux transporteurs réguliers a baissé de 5.4 points de pourcentage (3,639,559 passagers) alors que celle des transports régionaux et locaux a augmenté de 4.2 points de pourcentage (2,753,432 passagers). De même, la part du marché des transporteurs d'affrètement s'est accrue de 1.4 point de pourcentage (796,788 passagers).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

International Charter Passengers, by Region. Fourth Quarters 1987 to 1989 (Preliminary Data).

Region	Fourth Quarter 1987 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1988 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre	Change 1988/1987 Variation	Change 1989/1988 Variation	Région
				%	%	
Africa	1,128	5	-	-99.6	-100.0	Afrique
Europe	86,608	99,392	107,178	14.8	7.8	Europe
Southern	315,992	349,250	370,973	10.5	6.2	Sud
United States	419,809	522,681	592,391	24.5	13.3	États-Unis
<b>Total</b>	<b>823,537</b>	<b>971,328</b>	<b>1,070,542</b>	<b>18.0</b>	<b>10.2</b>	<b>Total</b>

Preliminary fourth quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,070,542, up 10.2% from the 1988 figure but 7.8 percentage points lower than the fourth quarters' 1987 and 1988 increase.

The United States region, with 592,391 passengers, was the most popular region during the fourth quarter of 1989. Its 69,710 additional passengers accounted for 70.3% of the total increase. The state of Florida alone provided 63,043 passengers of the United States's increase while more moderate gains in Hawaii (2,821) and Nevada (8,231) more than offset the California (-9,557) and Arizona (-567) decreases. Again this quarter, the large Florida increase was shared by carriers who did not operate or had a minimal presence in the fourth quarter of 1988. More prominent in this group were Canada 3000, Soundair/Odyssey International, Québecair and Vacationair.

The Southern regions's 370,973 passengers, including 21,723 additional passengers, ranked it second in both passenger volume and size of increase. Mexico (44.1%) and the Dominican Republic (22.3%) were the main components of the Southern market. Most of the gains recorded in the Southern region was shared by a few carriers which established themselves in that market in 1988 and dramatically increased their share in 1989. Most prominent in this group were: Canada 3000, Points of Call, Soundair/Odyssey International and Vacationair.

In terms of percentage, the United States' 13.3% increase virtually doubled its nearest rivals of Europe (7.8%) and Southern (6.2%).

For further information, please contact J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLEAU 6.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Quatrièmes trimestres 1987 à 1989 (données provisoires).

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 1,070,542, soit une augmentation de 10.2% comparé à la même période en 1988, mais inférieur de 7.8 points de pourcentage au gain des quatrièmes trimestres 1987 à 1988.

La région des États-Unis, avec ses 592,391 passagers, a été la région la plus populaire au cours du quatrième trimestre de 1989. Ses 69,710 passagers additionnels ont fourni 70.3% de l'augmentation totale. L'état de la Floride a contribué, à lui seul, 63,043 passagers du gain total de la région des États-Unis tandis que des augmentations plus modérées à Hawaï (2,821) et au Nevada (8,231) ont plus que compensé pour les diminutions en Californie (-9,557) et en Arizona (-567). Encore une fois ce trimestre-ci, la majeure partie des passagers additionnels déclarés pour la Floride ont voyagé avec des transporteurs qui n'offraient pas cette destination ou qui n'avaient qu'une présence minimale au cours du quatrième trimestre de 1988. Canada 3000, Soundair/Odyssey International, Québecair et Vacationair étaient les plus importants de ce groupe.

La région du Sud avec ses 370,973 passagers, incluant 21,723 passagers additionnels, a été la deuxième plus importante région dans les deux catégories: le nombre de passagers et l'envergure de l'augmentation. Le Mexique (44.1%) et la République Dominicaine (22.3%) étaient les deux plus importantes composantes du marché Sud. La majeure partie des passagers additionnels déclarés pour la région du Sud ont voyagé avec quelques transporteurs qui se sont établis dans ce marché en 1988 et qui ont augmenté leur part de marché de façon considérable en 1989. Ces principaux transporteurs sont: Canada 3000, Points of Call, Soundair/Odyssey International et Vacationair.

En termes de pourcentage, l'augmentation de 13.3% des États-Unis est effectivement le double de ses plus proches rivaux, l'Europe (7.8%) et le Sud (6.2%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J.M. Burchell (819-997-0198).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.



# **PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**

# **PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 8

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year  
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year  
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

## HIGHLIGHTS

o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International for the first five months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 8% while international passenger-kilometres increased by 9% over the same period of 1989. Available on CANSIM: Matrix 385.

o The 60 Transport Canada towered airports reported 416,522 total movements during January 1990, up 5% from January 1989.

o The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,161,080 during the fourth quarter of 1989, down 2% compared to the fourth quarter of 1988. On an annual basis, domestic scheduled passengers have recorded a decrease of 4% in 1989 compared to 1988.

o Preliminary data reported by the three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, indicate that 62% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first three quarters of 1989, down from 64% for the corresponding period in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 68% of total volume in 1989, which represents a decrease of about one percentage point compared to the same period a year earlier.

Vol. 22, N° 8

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année  
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année  
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

## FAITS SAILLANTS

o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les cinq premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 8% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 9% par rapport à la même période de 1989. Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

o Les mouvements enregistrés pour les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada totalisaient 416,522 en janvier 1990, soit une augmentation de 5% par rapport au mois de janvier 1989.

o Au cours du quatrième trimestre de 1989, le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe (trafic intérieur) se chiffrait à 3,161,080, une baisse de 2% par rapport au quatrième trimestre de 1988. Sur une base annuelle, les passagers des vols à horaire fixe (trafic intérieur) ont enregistré une baisse de 4% en 1989 comparée à 1988.

o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens - Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair, 62% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1989, en regard de 64% pour la période correspondante en 1988. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 68% du volume total en 1989, soit une baisse d'environ un point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1990.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1990.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, May 1990 (Preliminary Data).

	May 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date
OPERATIONAL STATISTICS	Mai	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour
	'000	%	'000	%
<b>Scheduled and Charter Services</b>				
Passengers - Scheduled				
- Domestic	1,152	-5.3	5,134	-8.7
- International	553	-1.6	2,783	7.7
- Total	1,705	-4.1	7,917	-3.5
Passengers - Charter	77	-19.8	927	-26.1
Passengers - Total	1,782	-4.9	8,844	-6.5
Passenger-kilometres -				
Scheduled - Domestic	1 798 794	-4.3	7 643 703	-7.5
- International	2 134 503	-1.1	10 430 258	9.2
- Total	3 933 297	-2.6	18 073 961	1.5
Passenger-kilometres -				
Charter	209 324	-27.1	2 168 603	-37.0
Passenger-kilometres - Total	4 142 622	-4.2	20 242 565	-4.8
Available seat-kilometres -				
Scheduled	5 702 686	-4.2	27 268 221	0.3
Available seat-kilometres -				
Charter	229 257	-49.0	2 669 982	-39.3
Available seat-kilometres -				
Total	5 931 943	-7.3	29 938 203	-5.2
Passenger Load Factor -				
Scheduled %	69.0	...	66.3	...
Passenger Load Factor -				
Charter %	91.3	...	81.2	...
Passenger Load Factor -				
Total %	69.8	...	67.6	...
Goods tonne-kilometres -				
Scheduled	123 831	10.1	578 278	9.1
Goods tonne-kilometres -				
Charter	567	-56.4	4 105	-65.5
Goods tonne-kilometres -				
Total	124 399	9.3	582 384	7.4
Hours Flown	58	-1.7	289	-4.3
<b>All Operations</b>				
Litres of turbo fuel consumed	294 551	-6.8	1 479 859	-5.1

Available on CANSIM: Matrix 385

Effective January 1990, Level I air carriers consist  
of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.A year-to-date comparison of the Level I scheduled  
data for May 1990 over May 1989 shows that domestic  
passenger-kilometres decreased by 7.5% while  
international passenger-kilometres increased by 9.2%.For further information, please contact Ms. K.  
Tieman (819-997-6188).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transpor-  
teurs aériens canadiens, niveau I, mai 1990 (données  
provisoires).

	May 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date
STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	Mai	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour
	'000	%	'000	%
<b>Services réguliers et d'affrètement</b>				
Passagers - Réguliers				
- Intérieur				
- International				
- Total				
Passagers - d'Affrètements				
Passagers - Total				
Passagers-kilomètres - Réguliers				
- Intérieur				
- International				
- Total				
Passagers-kilomètres - d'Affrè- tements				
Passagers-kilomètres - Total				
Sièges-kilomètres disponibles -				
Réguliers				
Sièges-kilomètres disponibles -				
d'Affrètements				
Sièges-kilomètres disponibles -				
Total				
Coefficient de remplissage -				
Réguliers %				
Coefficient de remplissage -				
d'Affrètements %				
Coefficient de remplissage -				
Total %				
Tonnes-kilomètres de marchandises -				
Réguliers				
Tonnes-kilomètres de marchandises				
d'Affrètements				
Tonnes-kilomètres de marchandises -				
Total				
Heures de vol				
<b>Ensemble des opérations</b>				
Consommation de carburant à turbo- moteurs - Litres				

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1990, les transporteurs de niveau I  
comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien  
International Ltée.Une comparaison des données sur les services réguliers pour  
les cinq premiers mois de 1990 par rapport à la même période  
en 1989 démontre que le nombre de passagers-kilomètres  
intérieurs a diminué de 7.5% alors que le nombre de passagers-  
kilomètres internationaux a augmenté de 9.2%.Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer  
avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. January, 1990 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	January 1990	Change January 1990/1989	Itinerant	Local
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Janvier	Variation Janvier	Itinérant	Locaux
			%		
1	Lester B. Pearson International, ONT	29,251	-1.8	29,251	0
2	Vancouver International, BC-CB	22,853	-3.7	22,853	0
3	Calgary International, ALTA-ALB	18,331	9.1	17,509	822
4	Montreal International, QUE-QUÉ	17,250	-0.9	17,250	0
5	Victoria International, BC-CB	15,133	9.9	8,521	6,612
6	Boundary Bay, BC-CB	14,558	37.2	4,564	9,994
7	Ottawa International, ONT	14,491	4.3	10,728	3,763
8	Buttonville, ONT	12,750	21.4	5,691	7,059
9	St. Hubert, QUE-QUÉ	12,651	35.1	4,522	8,129
10	St. Andrews, MAN	11,745	27.1	2,199	9,546
11	Winnipeg, MAN	11,547	-2.8	8,760	2,787
12	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	11,062	26.5	10,823	239
13	Abbotsford BC-CB	10,543	-4.3	4,402	6,141
14	Springbank, ALTA-ALB	10,195	24.8	2,821	7,374
15	Halifax International, NS-NÉ	9,566	13.1	7,479	2,087
16	Hamilton City, ONT	9,370	17.9	3,684	5,686
17	Saskatoon, SASK	8,589	-2.8	4,497	4,092
18	London, ONT	8,371	-5.5	4,749	3,622
19	Quebec, QUE-QUÉ	8,073	5.1	6,437	1,636
20	Thunder Bay, ONT	7,940	-16.4	4,327	3,613
21	Langley, BC-CB	7,623	-4.1	2,791	4,832
22	Villeneuve, ALTA-ALB	7,589	40.0	1,562	6,027
23	Pitt Meadows, BC-CB	7,318	13.2	2,860	4,458
24	Moncton, NB	7,087	21.1	3,603	3,484
25	Edmonton International, ALTA-ALB	6,960	6.7	5,318	1,642
	Total - above airports/Aéroports ci-dessus	300,846	8.1	197,201	103,645
	Total - Transport Canada Towers (60)/				
	Total - Tours de Transports Canada (60)	416,522	5.4	267,460	149,062

The 60 Transport Canada towered airports reported 416,522 total movements during January 1990, up 5.4% from the 395,221 movements reported in January 1989.

The 267,460 itinerant movements recorded in the month of January, 1990 are the largest number ever for this month surpassing the previous record of 256,045 itinerant movements set in January 1989.

Itinerant movements at Vancouver International and Lester B. Pearson International decreased by 3.7% and 1.8% respectively over January 1989.

The largest percentage increase in January was 59.5% at Fort St. John, B.C. The largest decrease was 31.8% at Sault St. Marie, Ontario.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Janvier 1990 (données provisoires).

Les mouvements enregistrés pour les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada totalisaient 416,522 en janvier 1990, soit une augmentation de 5.4% par rapport aux 395,221 mouvements enregistrés en janvier 1989.

Les 267,460 mouvements itinérants enregistrés en janvier 1990 surpassaient le sommet antérieur de 256,045 mouvements itinérants enregistrés en janvier 1989.

Les mouvements itinérants à l'aéroport international de Vancouver et à l'aéroport international Lester B. Pearson ont diminué de 3.7% et 1.8% respectivement par rapport à janvier 1989.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fort St. John, C.B., soit une hausse de 59.5%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport de Sault St. Marie, Ontario, soit une baisse de 31.8%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1989 (Preliminary Data.)

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1988	Fourth Quarter 1989	Jan.-Dec. 1988	Jan.-Dec. 1989	Change Jan.-Dec. 1989/1988
Rang	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Jan.-déc.	Jan.-déc.	Variation jan.-déc.
				No. - Nbre		%
1	Montréal - Toronto	333,390	335,320	1,359,560	1,361,890	0.2
2	Ottawa - Toronto	186,060	194,630	761,150	788,920	3.6
3	Toronto - Vancouver	161,090	161,320	795,940	784,170	-1.5
4	Calgary - Vancouver	104,880	105,700	433,910	424,570	-2.2
5	Calgary - Toronto	113,830	105,640	533,250	490,390	-8.0
6	Toronto - Winnipeg	98,440	94,560	405,440	401,670	-0.9
7	Edmonton - Vancouver	82,510	87,340	345,710	336,320	-2.7
8	Calgary - Edmonton	91,760	85,320	303,250	331,900	9.4
9	Halifax - Toronto	82,270	84,760	334,280	327,900	-1.9
10	Edmonton - Toronto	77,520	76,170	357,740	341,010	-4.7
11	Thunder Bay - Toronto	49,310	51,700	204,190	193,810	-5.1
12	Vancouver - Winnipeg	41,530	45,540	170,250	177,400	4.2
13	Kelowna - Vancouver	38,890	39,050	152,620	144,150	-5.5
14	Montréal - Vancouver	38,230	38,890	185,710	195,930	5.5
15	Vancouver - Victoria	38,660	36,960	182,340	173,570	-4.8
16	Prince George - Vancouver	34,350	35,210	129,710	129,220	-0.4
17	Ottawa - Vancouver	31,990	33,680	139,020	148,220	6.6
18	Calgary - Winnipeg	33,600	32,980	130,450	126,450	-3.1
19	Halifax - Montréal	32,830	32,440	142,540	127,410	-10.6
20	Halifax - Ottawa	30,520	29,790	117,660	112,530	-4.4
21	St. Johns - Toronto	29,210	29,290	133,660	134,560	0.7
22	Ottawa - Winnipeg	28,620	28,140	101,230	103,580	2.3
23	Regina - Toronto	24,280	27,560	96,430	100,430	4.1
24	Québec - Toronto	23,460	27,410	107,370	112,600	4.9
25	Saskatoon - Toronto	22,720	24,290	91,180	96,690	6.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,829,950	1,843,690	7,714,590	7,665,290	-0.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,225,290	3,161,080	13,623,920	13,104,920	-3.8

During the fourth quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs on domestic scheduled services totalled 3,161,080, down 2.0% compared to the fourth quarter 1988. For the same period, the top 25 city-pairs changed only marginally, increasing by 0.7%. This fourth quarter comparison of 1989/1988 marks the fourth consecutive period for which a decrease was recorded for all city-pairs.

On an annual basis, all city-pairs recorded a decrease of 3.8% while the top 25 city-pairs recorded a small decline of 0.6%. The rate of growth between 1989 and 1988 was negative (-3.8%) while the one recorded between 1988 and 1987 was high and positive (16.5%). It is important to note that 1988 was an exceptional year as it was the first year of deregulation in Canada. Also, AirBC and Time Air began participating in this survey, causing some markets to appear to increase substantially. In 1989, the markets had already started to stabilize as prices were increasing substantially on the domestic front.

Some of the large decreases observed mainly in the eastern markets (e.g. Halifax-Montréal, Halifax-Ottawa) indicate a shift in passenger traffic from major carriers to their affiliates which were not all participating in this survey in 1989.

For further information, please contact J. Mamay (819-997-1989).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1989 (données provisoires.)

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1988	Fourth Quarter 1989	Jan.-Dec. 1988	Jan.-Dec. 1989	Change Jan.-Dec. 1989/1988
Rang	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Jan.-déc.	Jan.-déc.	Variation jan.-déc.
				No. - Nbre		%
1	Montréal - Toronto	333,390	335,320	1,359,560	1,361,890	0.2
2	Ottawa - Toronto	186,060	194,630	761,150	788,920	3.6
3	Toronto - Vancouver	161,090	161,320	795,940	784,170	-1.5
4	Calgary - Vancouver	104,880	105,700	433,910	424,570	-2.2
5	Calgary - Toronto	113,830	105,640	533,250	490,390	-8.0
6	Toronto - Winnipeg	98,440	94,560	405,440	401,670	-0.9
7	Edmonton - Vancouver	82,510	87,340	345,710	336,320	-2.7
8	Calgary - Edmonton	91,760	85,320	303,250	331,900	9.4
9	Halifax - Toronto	82,270	84,760	334,280	327,900	-1.9
10	Edmonton - Toronto	77,520	76,170	357,740	341,010	-4.7
11	Thunder Bay - Toronto	49,310	51,700	204,190	193,810	-5.1
12	Vancouver - Winnipeg	41,530	45,540	170,250	177,400	4.2
13	Kelowna - Vancouver	38,890	39,050	152,620	144,150	-5.5
14	Montréal - Vancouver	38,230	38,890	185,710	195,930	5.5
15	Vancouver - Victoria	38,660	36,960	182,340	173,570	-4.8
16	Prince George - Vancouver	34,350	35,210	129,710	129,220	-0.4
17	Ottawa - Vancouver	31,990	33,680	139,020	148,220	6.6
18	Calgary - Winnipeg	33,600	32,980	130,450	126,450	-3.1
19	Halifax - Montréal	32,830	32,440	142,540	127,410	-10.6
20	Halifax - Ottawa	30,520	29,790	117,660	112,530	-4.4
21	St. Johns - Toronto	29,210	29,290	133,660	134,560	0.7
22	Ottawa - Winnipeg	28,620	28,140	101,230	103,580	2.3
23	Regina - Toronto	24,280	27,560	96,430	100,430	4.1
24	Québec - Toronto	23,460	27,410	107,370	112,600	4.9
25	Saskatoon - Toronto	22,720	24,290	91,180	96,690	6.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,829,950	1,843,690	7,714,590	7,665,290	-0.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,225,290	3,161,080	13,623,920	13,104,920	-3.8

Au cours du quatrième trimestre de 1989, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe pour toutes les paires de villes se chiffrait à 3,161,080, une baisse de 2.0% par rapport au quatrième trimestre de 1988. Pour la même période, une augmentation marginale soit 0.7% fut enregistrée au niveau des 25 premières paires de villes. Cette quatrième comparaison trimestrielle de 1989/1988 marque la quatrième période consécutive pour laquelle une baisse fut enregistrée pour le total de toutes les paires de villes.

Sur une base annuelle, une diminution de 3.8% fut enregistrée pour le total de toutes les paires de villes alors que les 25 premières paires de villes n'enregistraient qu'une faible diminution de 0.6%. Le taux de croissance entre 1989 et 1988 est négatif (-3.8%) alors que celui qui fut enregistré entre 1988 et 1987 était élevé et positif (16.5%). Il est important de remarquer que l'année 1988 fut exceptionnelle car elle marque la première année de la déréglementation en Canada. De plus, la participation additionnelle de Time Air et AirBC a occasionné des augmentations importantes au niveau de certains marchés. En 1989, les marchés ont déjà commencé à se stabiliser alors que sur le plan intérieur, les prix augmentaient fortement.

Certaines baisses annuelles importantes observées principalement au niveau des marchés de l'est du pays (ex. Halifax-Montréal, Halifax-Ottawa) reflètent un transfert de trafic entre les principaux transporteurs et leurs affiliés, lesquels ne participaient pas tous à cette enquête en 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Troisième trimestre 1989 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
	No. - Nbre ( '000)	%				%				
<b>Domestic</b>										<b>Intérieur</b>
First quarter	3,355.4	-17.6	35.9	37.6	61.9	59.6	2.2	2.8	Premier trimestre	
Second quarter	3,804.1	-4.9	35.4	37.4	62.0	59.6	2.6	3.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,959.7	-13.1	29.8	31.4	67.5	65.0	2.7	3.6	Troisième trimestre	
Year-to-date	11,119.3	-12.0	33.5	35.3	64.0	61.5	2.5	3.2	Année à ce jour	
<b>Southern services</b>										<b>Services secteur sud</b>
First quarter	3,230.3	-17.0	35.0	36.9	62.7	60.2	2.3	2.9	Premier trimestre	
Second quarter	3,662.1	-4.6	34.5	36.6	62.8	60.2	2.7	3.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,804.9	-13.3	28.9	30.6	68.3	65.7	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	10,697.2	-11.7	32.6	34.6	64.8	62.2	2.6	3.3	Année à ce jour	
<b>Short-haul</b>										<b>Court-courrier</b>
First quarter	1,502.6	-21.7	41.1	44.2	56.5	53.2	2.4	2.6	Premier trimestre	
Second quarter	1,522.3	-13.4	40.5	45.7	57.0	51.2	2.6	3.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,408.5	-19.8	37.2	41.9	60.0	54.4	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	4,433.4	-18.4	39.7	44.0	57.8	53.0	2.6	3.1	Année à ce jour	
<b>Long-haul</b>										<b>Long-courrier</b>
First quarter	1,727.7	-12.3	29.0	30.7	68.7	66.3	2.3	3.1	Premier trimestre	
Second quarter	2,139.8	2.9	29.4	30.2	67.8	66.6	2.8	3.2	Deuxième trimestre	
Third quarter	2,396.4	-8.9	23.4	24.0	73.9	72.3	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	6,263.9	-6.2	26.9	27.9	70.5	68.7	2.6	3.4	Année à ce jour	
<b>Northern Services</b>										<b>Services secteur nord</b>
First quarter	125.1	-31.1	55.5	55.8	44.1	43.5	0.4*	0.8*	Premier trimestre	
Second quarter	142.0	-12.7	57.0	55.4	42.3	43.9	0.7	0.7*	Deuxième trimestre	
Third quarter	154.9	-10.1	52.2	51.0	46.9	48.3	0.9	0.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	422.0	-18.3	54.8	53.9	44.5	45.4	0.7	0.7	Année à ce jour	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".



TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Troisième trimestre 1989 (estimations provisoires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989	
	No. - Nbre ( '000 000)	%							
<b>Domestic</b>									
First quarter	4 379.7	-11.0	31.4	31.4	66.3	65.6	2.3	3.0	Premier trimestre
Second quarter	5 353.4	2.1	30.2	30.8	67.0	66.0	2.8	3.2	Deuxième trimestre
Third quarter	5 962.8	-8.9	24.4	25.1	72.9	71.2	2.8	3.7	Troisième trimestre
Year-to-date	15 695.9	-6.0	28.3	28.8	69.1	67.9	2.7	3.3	Année à ce jour
<b>Southern services</b>									
<b>Services secteur sud</b>									
First quarter	4 258.9	-10.5	30.7	30.8	67.0	66.2	2.4	3.0	Premier trimestre
Second quarter	5 211.6	2.4	29.5	30.2 <sup>r</sup>	67.7	66.5	2.9	3.3	Deuxième trimestre
Third quarter	5 795.2	-9.0	23.7	24.5	73.5	71.7	2.8	3.8	Troisième trimestre
Year-to-date	15 265.7	-5.8	27.5	28.2	69.8	68.4	2.7	3.4	Année à ce jour
<b>Short-haul</b>									
<b>Court-courrier</b>									
First quarter	709.4	-21.6	39.4	43.2	58.2	54.2	2.4	2.6	Premier trimestre
Second quarter	740.5	-11.6	39.3	44.1	58.1	52.8	2.6	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	704.3	-17.6	35.8	40.3	61.4	56.1	2.8	3.6	Troisième trimestre
Year-to-date	2 154.1	-17.0	38.2	42.5	59.2	54.4	2.6	3.1	Année à ce jour
<b>Long-haul</b>									
<b>Long-courrier</b>									
First quarter	3 549.6	-7.9	28.6	28.3	69.0	68.6	2.4	3.1	Premier trimestre
Second quarter	4 471.1	5.2	27.5	28.0	69.5	68.7 <sup>r</sup>	3.0	3.3	Deuxième trimestre
Third quarter	5 090.9	-7.7	21.8	22.3	75.4	73.9	2.8	3.9	Troisième trimestre
Year-to-date	13 111.6	-3.7	25.5	25.8	71.8	70.7	2.7	3.5	Année à ce jour
<b>Northern Services</b>									
<b>Services secteur nord</b>									
First quarter	120.8	-25.9	52.8	52.4	46.8	46.7	0.4*	0.9*	Premier trimestre
Second quarter	141.8	-6.9	53.6	52.5	45.6	46.7	0.8	0.8*	Deuxième trimestre
Third quarter	167.6	-4.5	49.1	48.1	49.9	51.3	1.0	0.7	Troisième trimestre
Year-to-date	430.2	-12.3	51.7	50.8	47.5	48.5	0.8	0.8	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

## Discount Fare Utilization

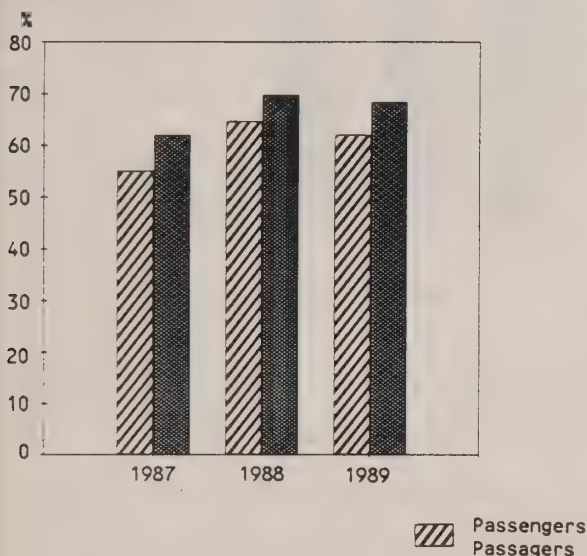
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that 61.5% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1989. This level represents a decrease of 2.5 percentage points compared to the same period a year earlier but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 67.9%, down from 69.1% in 1988 (see Table 4.2).

At a more disaggregate level, Figure 4.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September 1987-1989

Southern Services  
Services secteur sud



In the southern sector, 62.2% of passenger traffic (representing 68.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1989. In 1988, the corresponding figures were 64.8% for passengers and 69.8% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 45.4% of the traffic during the first three quarters of 1989, up from 44.5% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased marginally by 1.0 percentage point (47.5% to 48.5%) during this period.

It should be noted that approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

## Utilisation des tarifs réduits

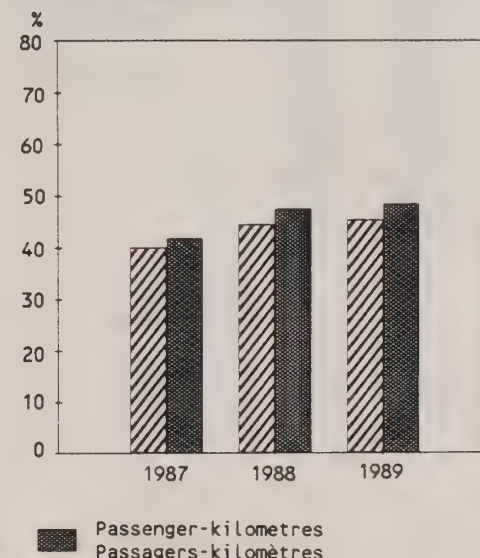
Selon les estimations provisoires (voir Tableau 4.1), 61.5% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1989. Ce niveau représente une baisse de 2.5 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 69.1% en 1988 à 67.9% en 1989 (voir Tableau 4.2).

Dans une présentation plus détaillée, la Figure 4.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Janvier-septembre 1987-1989

Northern Services  
Services secteur nord



Dans le secteur sud, 62.2% du trafic de passagers (représentant 68.4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1989, comparativement à 64.8% et 69.8% respectivement en 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 45.4% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1989, une hausse par rapport à 44.5% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté marginalement de 1.0 point de pourcentage (de 47.5% à 48.5%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800

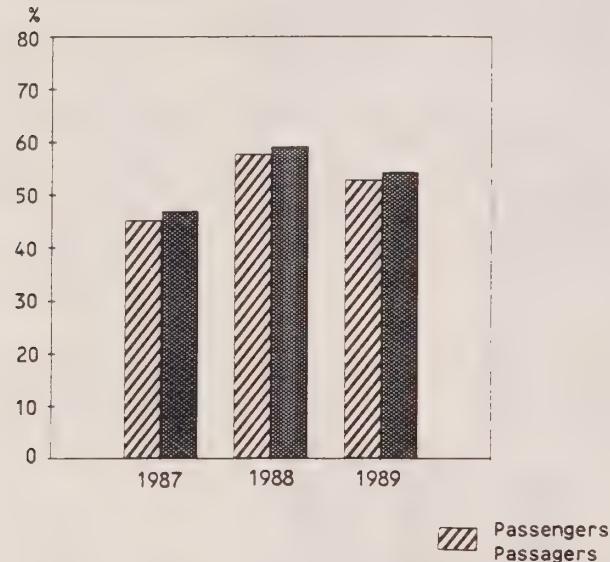


suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first three quarters of 1989, discount carriage on long-haul services represented 68.7% of passenger volume and 70.7% of passenger-kilometres; this compares with 53.0% and 54.4% respectively, for short-haul services (see Figure 4.2).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September 1987-1989

Short-Haul  
Court-courriers



Although the figure for the southern sector clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 level greatly exceeded the 1987 level.

The larger proportion of discount fares in Canada's deregulated southern sector during the first three quarters of 1988 compared to the same period in 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

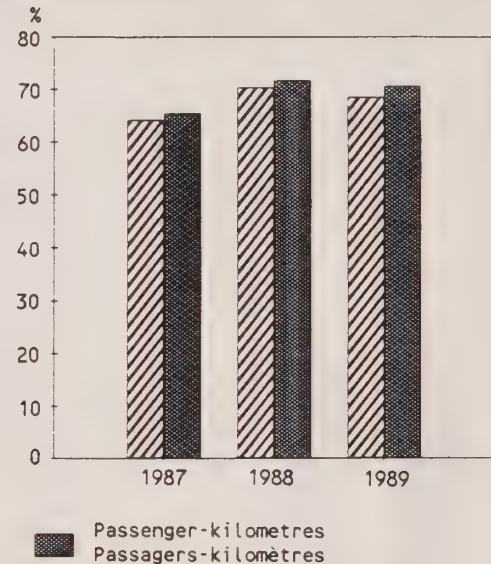
- o intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- o a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- o the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988;
- o the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.7% du volume de passagers et 70.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 53.0% et 54.4% (voir Figure 4.2).

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Janvier-septembre 1987-1989

Long-Haul  
Long-courriers



Bien que la figure pour le secteur sud montre clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 par rapport à 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé fortement le niveau de 1987.

La plus forte proportion des tarifs réduits dans le secteur déréglementé du sud du Canada au cours des trois premiers trimestres de 1988 par rapport à la même période en 1987 et 1989, peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- o la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- o un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longues distances;
- o les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988;
- o le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courtes distances, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longues distances.



Average Fares<sup>1</sup>

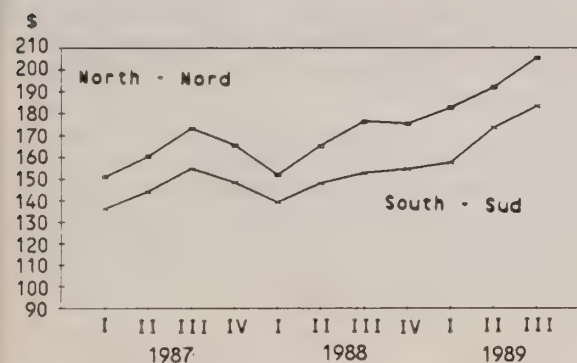
In 1989, air fares in Canada increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and PWA Corporation took over Wardair. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

Figure 4.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1989. During the third quarter, the average of all fares rose 20.1% over the previous year to reach \$183. In the first and second quarters of 1989, it increased by 13.0% and 17.3% to reach \$157 and \$173 respectively.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1987-1989

All Fares  
Tous les tarifs



One notable cause of this price increase was buoyant discount fares, which jumped sharply (14.0%, 19.1% and 23.3%), to average \$122, \$135 and \$152 respectively, during the first, second and third quarters of 1989.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 16.5% during the third quarter of 1989 (20.2% and 16.3% during the first and second quarters) over the same period in 1988, posting its ninth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1987, while the average discount fares have experienced a sluggish trend, especially in the northern sector. Figure .3 shows that in 1987, the average discount fares in the northern sector were similar to the average discount fares in the southern sector. However, since 1988 (except for the first quarter), the discount fare levels in the regulated zone largely exceed the levels in the deregulated zone.

(1) The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Tarifs moyens<sup>1</sup>

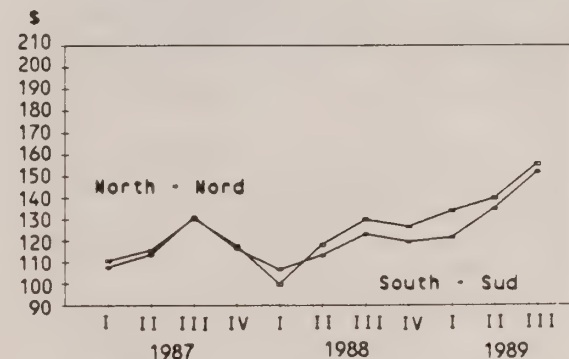
En 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté, alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair. Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

La Figure 4.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1989. Au cours du troisième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 20.1% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$183. Au cours des premier et deuxième trimestres, il s'est accru de 13.0% et 17.3% pour atteindre \$157 et \$173 respectivement.

Figure 4.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1987-1989

Discount Fares  
Tarifs réduits



La poussée des tarifs réduits explique une grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (14.0%, 19.1% et 23.3%), pour s'établir à \$122, \$135 et \$152 respectivement, au cours des premier, deuxième et troisième trimestres de 1989.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 16.5% au cours du troisième trimestre de 1989 (20.2% et 16.3% au cours des premier et deuxième trimestres) par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur neuvième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1987, alors que les tarifs réduits moyens ont accusé une tendance hésitante, surtout dans le secteur nord. La Figure .3 montre qu'en 1987, les tarifs réduits moyens dans le secteur nord étaient semblables aux tarifs réduits moyens dans le secteur sud. Cependant, depuis 1988 (à l'exception du premier trimestre), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

(1) Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

## Notes

- o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
  - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
  - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
  - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The third quarter 1989 issue of this publication is scheduled for release in the fall of 1990. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

## Notes

- o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
  - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
  - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
  - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du troisième trimestre 1989 de cette publication devrait paraître à l'automne de 1990. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



# **PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**

# **PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télénographe 1-613-951-1584.

# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 9

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year  
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year  
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

## HIGHLIGHTS

o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International for the first half of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by over 6% while international passenger-kilometres increased by about 7% over the same period of 1989. Available on CANSIM: Matrix 385.

o In February 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by less than 1% from February of 1989.

o Preliminary data for the first quarter of 1990 show an increase of nearly 6% in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1989.

o The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled over 2 million during the fourth quarter 1989, up 5% compared to the fourth quarter of 1988. On an annual basis, transborder scheduled passengers recorded a 2% increase in 1989 compared to 1988.

## Recent Release

o Air Carrier Operations in Canada, January-March 1989 (Catalogue No. 51-002).

o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, January-March 1989 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1990.

Vol. 22, N° 9

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année  
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année  
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

## FAITS SAILLANTS

o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les six premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de plus de 6% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté d'environ 7% par rapport à la même période de 1989. Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

o Au cours de mois de février 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de moins de 1% par rapport au mois de février 1989.

o Les données provisoires du premier trimestre de 1990 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services réguliers montrent une augmentation de près de 6% comparativement à la même période en 1989.

o Au cours du quatrième trimestre de 1989, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à plus de 2 millions en hausse de 5% par rapport au quatrième trimestre de 1988. Sur une base annuelle, le trafic transfrontalier des passagers voyageant sur vols à horaire fixe a enregistré une augmentation de 2% en 1989 comparé à 1988.

## Mise en circulation récente

o Opérations des transporteurs aériens au Canada, janvier-mars 1989 (n° 51-002 au catalogue).

o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, janvier-mars 1989 (n° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1990.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, June 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transpor-  
teurs aériens canadiens, niveau I, juin 1990 (données  
provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	June 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Juin	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,221	-2.9	6,355	-7.6	- Intérieur
- International	563	-2.3	3,346	5.9	- International
- Total	1,784	-2.7	9,701	-3.4	- Total
Passengers - Charter	76	-20.8	1,003	-25.8	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,860	-3.6	10,704	-6.0	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 948 624	-1.7	9 592 327	-6.4	- Intérieur
- International	2 331 862	-0.4	12 762 120	7.3	- International
- Total	4 280 486	-1.0	22 354 447	1.0	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrè-
Charter	238 884	-34.9	2 407 488	-36.8	tements
Passenger-kilometres - Total	4 519 371	-3.6	24 761 936	-4.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	5 862 748	-3.7	33 130 969	-0.4	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	269 399	-47.4	2 939 381	-40.2	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 132 147	-7.1	36 070 350	-5.5	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	73.0	...	67.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	88.7	...	81.9	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	73.7	...	68.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	128 020	6.8	706 299	8.6	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	489	-68.1	4 594	-65.8	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	128 509	5.9	710 893	7.1	Total
Hours Flown	59	-3.3	348	-4.1	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	312 445	-6.5	1 792 305	-5.3	Consommation de carburant à turbo-
					moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Effective January 1990, Level I air carriers consist  
of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.Depuis janvier 1990, les transporteurs aériens de niveau I  
comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien  
International Ltée.A year-to-date comparison of the Level I scheduled  
data for June 1990 over June 1989 shows that domestic  
passenger-kilometres decreased by 6.4% while  
international passenger-kilometres increased by 7.3%.Une comparaison des données sur les services réguliers pour  
les six premiers mois de 1990 par rapport à la même période  
en 1989 démontre que le nombre de passagers-kilomètres  
intérieurs a diminué de 6.4% alors que le nombre de passagers-  
kilomètres internationaux a augmenté de 7.3%.



TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, April, May, June 1990 (Preliminary Data)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIERES
	1990 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1990 Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>April</b>					<b>Avril</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	398,081	3.1	1,545,270	5.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	15,556	-60.1	100,166	-36.8	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	427,996	-3.9	1,711,157	1.0	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	449,128	-3.1	1,828,092	0.5	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	18,613	-1.8	75,867	2.3	Total des frais d'intérêt
<b>May</b>					<b>Mai</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	443,504	3.7	1,988,774	5.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	11,257	-27.7	111,423	-36.0	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	466,185	0.2	2,177,342	0.8	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	456,419	-4.9	2,284,511	-0.7	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	19,418	3.1	95,285	2.4	Total des frais d'intérêt
<b>June</b>					<b>Juin</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	492,048	2.3	2,480,822	4.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	11,639	-42.6	123,062	-36.7	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	523,948	0.5	2,701,290	0.8	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	463,673	-1.4	2,748,184	-0.8	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	17,561	-18.7	112,846	-1.6	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

A year-to-date comparison of charter data shows that passenger-kilometres decreased by 36.8%. During the first half of 1989, Wardair's international operations were mainly performed on charter services. Wardair was fully merged with Canadian Airlines International Ltd. as of January 1, 1990.

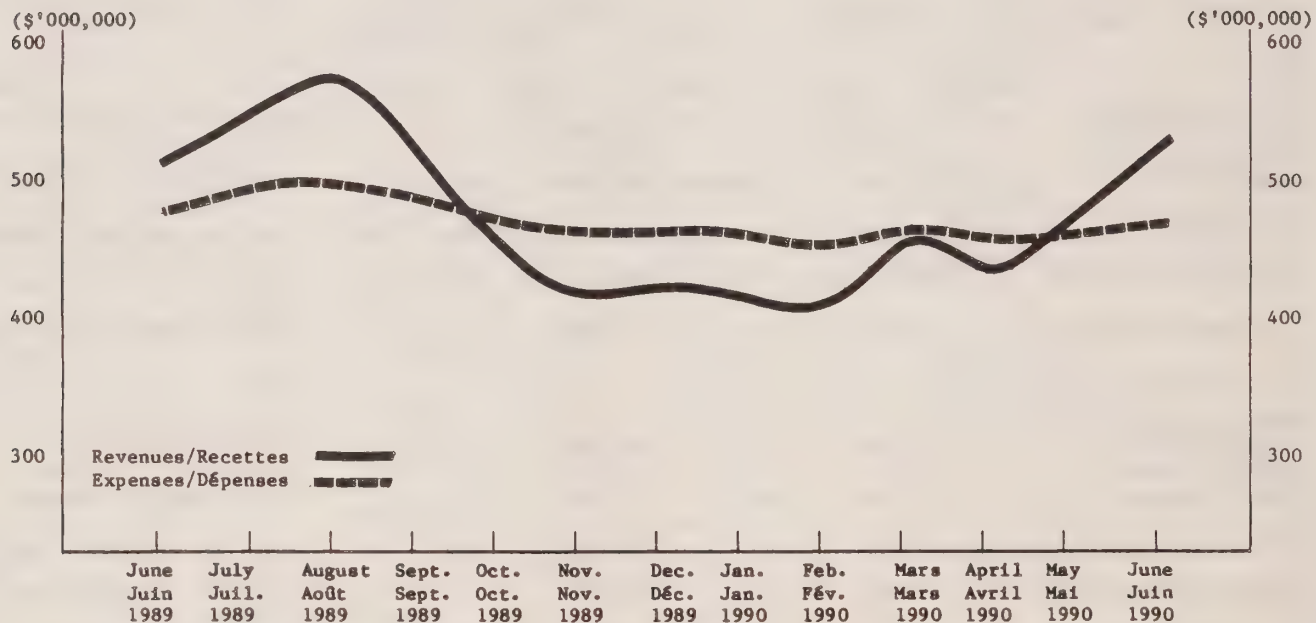
Une comparaison des données pour les services d'affrètements démontre que les passagers-kilomètres ont diminué de 36.8%. Au cours des six premiers mois de 1989, les opérations internationales de Wardair étaient principalement centrées sur les services d'affrètement. Wardair a été complètement fusionné avec les Lignes Aériennes Canadien International Ltd. le 1er janvier 1990.

Figure 1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the month of October 1989.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating loss of \$46.9 million as of June 1990. For the same period of 1989, these carriers recorded a \$89.9 million operating loss.

Figure 1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from June 1989 to June 1990



For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

La figure 1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour le mois d'octobre 1989.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 46.9 millions de dollars pour les six premiers mois de 1990. Au cours de la même période en 1989, ces transporteurs avaient enregistré une perte d'exploitation de 89.9 millions de dollars.

Figure 1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de juin 1989 à juin 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. February 1990 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1990	Change February 1990/1989 Variation Février	Year-to-date 1990 Cumulatif	Change Year-to-date 1990/1989 Variation Cumulatif
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Février	%		%
1	Lester B. Pearson International, ONT	26,966	0.3	56,217	-0.8
2	Vancouver International, BC-CB	20,650	-8.0	43,503	-5.8
3	Montreal International, QUE-QUÉ	17,143	-1.1	34,393	1.0
4	Calgary International, ALTA-ALB	16,782	6.0	35,113	7.6
5	St. Hubert, QUE-QUÉ	14,690	31.2	27,341	33.0
6	Ottawa International, ONT	14,082	-7.2	28,573	-1.7
7	Boundary Bay, BC-CB	13,889	1.3	28,447	16.9
8	Victoria International, BC-CB	13,501	7.4	28,634	8.7
9	Buttonville, ONT	13,470	10.4	26,220	15.5
10	Winnipeg, MAN	12,450	9.5	23,997	3.2
11	Abbotsford BC-CB	11,651	-8.4	22,194	-6.5
12	St. Andrews, MAN	10,656	22.8	22,401	25.0
13	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	10,201	13.1	21,263	19.7
14	Quebec, QUE-QUÉ	9,519	17.1	17,592	11.3
15	Saskatoon, SASK	9,084	13.4	17,673	4.9
16	Hamilton City, ONT	9,009	18.7	18,379	18.3
17	Springbank, ALTA-ALB	8,891	-7.4	19,086	7.4
18	Halifax International, NS-NÉ	8,793	4.3	18,359	8.7
19	Thunder Bay, ONT	7,636	-1.7	15,576	-9.8
20	London, ONT	7,414	-10.0	15,785	-7.6
21	Edmonton International, ALTA-ALB	7,274	2.6	14,234	4.6
22	Villeneuve, ALTA-ALB	7,246	28.2	14,835	34.0
23	Regina, SASK	6,954	35.3	12,948	23.0
24	Pitt Meadows, BC-CB	6,864	-22.1	14,182	-7.2
25	Langley, BC-CB	6,838	-13.6	14,461	-8.9
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		291,653	3.6	591,406	5.7
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		409,397	0.4	825,919	2.8

In February 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 0.4% from February of 1989. Itinerant movements increased by 2.2% to 259,533 while local movements decreased by 2.6% to 149,864 when compared to the same month last year.

In the first two months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 2.8% over the same period last year. Itinerant movements are up 3.3% to 526,993 while local movements have increased by 2.0 to 298,926.

The largest percentage increase in February was 41.7% at Charlottetown, PEI. The largest decrease was 47.5% at St. Honoré, Qué.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Février 1990 (données provisoires).

Au cours du mois de février 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 0.4% par rapport au mois de février 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 259,533 soit une hausse de 2.2% par rapport au mois de février 1989 alors que les mouvements locaux ont diminué de 2.6% pour atteindre 149,864.

Au cours des deux premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 2.8% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 526,993 soit une hausse de 3.3% par rapport aux deux premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 2.0% pour s'établir à 298,926.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Charlottetown, IPE., soit une hausse de 41.7%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport St. Honoré, Qué., soit une baisse de 47.5%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).



TABLE 4.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. First Quarter 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 4.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - premier trimestre, 1990 (données provisoires).

Rank 1990 Rang	Airports Aéroports	First Quarter 1989 Premier trimestre	First Quarter 1990 Premier trimestre	Change 1990/1989 Variation
		('000 kg)	('000 kg)	%
1	Lester B Pearson International ONT	64 671	72 271	11.8
2	Vancouver International BC-CB	26 179	26 782	2.3
3	Mirabel International QUE-QUE	23 707	22 579	-4.8
4	Calgary International ALTA-ALB	8 537	9 777	14.5
5	Winnipeg International MAN	5 650	7 526	33.2
6	Montréal International QUE-QUE	8 578	7 293	-15.0
7	Edmonton International ALTA-ALB	7 317	7 053	-1.2
8	Halifax International NS-NÉ	5 538	6 010	8.5
9	Ottawa International ONT	1 704	2 112	23.9
10	Moncton NB	403	1 377	241.6
11	St John's Nfld-TN	1 501	1 226	-18.3
12	Goose Bay Nfld-TN	676	716	5.9
13	Regina SASK	476	591	24.0
14	Yellowknife NWT-TNO	432	405	-6.1
15	Iqaluit NWT-TNO	411	397	-3.4
16	Saskatoon SASK	422	357	-15.5
17	Kuujuaq QUE-QUE	346	279	-19.4
18	Thunder Bay ONT	296	244	-17.5
19	Resolute Bay NWT-TNO	425	233	-45.3
20	Charlottetown PEI-IPE	260	210	-19.2
21	Edmonton Municipal ALTA-ALB	271	210	-22.6
22	Saint John NB	294	208	-29.3
23	Norman Wells NWT-TNO	156	204	31.0
24	Nanisivik NWT-TNO	161	201	25.1
25	Inuvik NWT-TNO	158	183	15.9
26	Whitehorse YT-TY	155	178	15.0
27	Québec QUE-QUE	261	150	-42.4
28	Fort St-John BC-CB	140	115	-17.8
29	Fredericton, NB	181	110	-39.3
30	Sandspit BC-CB	84	103	22.8
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		159 211	169 099	6.2
Total Canada		161 113	170 283	5.7

Preliminary first quarter 1990 data show an increase of 5.7% (9 170 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1989. However, when compared with the fourth quarter of 1989, total cargo volume declined by 9.0%.

For the second consecutive quarter, cargo volumes at Montreal and Mirabel International airports had the largest decreases (over 1 000 tonnes) in terms of magnitude when compared with the previous year. During the first quarter of 1989, cargo volume at Edmonton International and St. John's declined by more than 250 tonnes at each airport over the same period in 1989.

The large increase at Moncton (241.6%) is a reflection of Air Canada's cargo flights connecting Moncton with Toronto and Halifax.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données provisoires du premier trimestre de 1990 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services réguliers montrent une augmentation de 5.7% (9 170 tonnes) comparativement à la même période en 1989. D'autre part, le volume total des marchandises a baissé de 9.0% par rapport au quatrième trimestre de 1989.

Pour le deuxième trimestre consécutif, les volumes de marchandises aux aéroports internationaux de Montréal et Mirabel ont enregistré les plus grandes baisses (plus de 1,000 tonnes), en termes absolus comparativement à l'année précédente. Au cours du premier trimestre de 1990, le volume des marchandises à l'aéroport international d'Edmonton et à l'aéroport de St. John's a diminué de plus de 250 tonnes pour chacun de ces aéroports par rapport à la même période en 1989.

La forte augmentation à Moncton (241.6%) est due aux vols de marchandises d'Air Canada reliant cet aéroport à ceux de Toronto et Halifax.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1989 (Preliminary Data).

Rank 4th Q/ 4ième T 1989 Rang	City-Pair - Paire de villes	Fourth Quarter 1988 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre	Annual 1988 Annuel	Annual 1989 Annuel	Change Annual 1989/1988 Variation Annuel
		No.-Nbre				%
1	Toronto - New York	179,600	196,210	754,550	805,690	6.8
2	Montréal - New York	86,610	91,490	384,340	349,140	-9.2
3	Toronto - Chicago	73,160	76,970	337,700	314,590	-6.8
4	Toronto - Boston	62,980	66,100	246,030	265,360	7.9
5	Toronto - Tampa/St.Petersburg	30,720	60,500	121,440	156,510	28.9
6	Vancouver - Los Angeles	46,550	55,530	190,900	245,200	28.4
7	Toronto - Miami	46,350	53,630	160,720	183,660	14.3
8	Montréal - Miami	49,900	53,540	169,220	177,940	5.2
9	Toronto - Los Angeles	54,550	52,180	212,800	221,330	4.0
10	Toronto - San Francisco	36,140	39,120	159,240	182,510	14.6
11	Montréal - Boston	34,850	31,570	149,630	134,370	-10.2
12	Toronto - Washington/Baltimore	30,770	28,090	117,730	110,860	-5.8
13	Vancouver - San Francisco	26,200	27,520	123,510	127,450	3.2
14	Calgary - Los Angeles	27,840	27,150	126,990	128,790	1.4
15	Montréal - Ft. Lauderdale	21,470	25,460	66,560	71,840	7.9
16	Montréal - Tampa/St.Petersburg	19,440	23,960	71,140	80,900	13.7
17	Toronto - Philadelphia	26,410	23,310	112,850	93,470	-17.2
18	Montréal - Chicago	20,330	20,800	89,710	91,990	2.5
19	Vancouver - Seattle/Tacoma	19,310	19,090	135,680	116,750	-14.0
20	Montréal - Los Angeles	20,590	19,010	81,240	86,210	6.1
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	16,800	18,320	68,470	74,950	9.5
22	Toronto - Atlanta	16,630	18,140	73,470	64,700	-11.9
23	Toronto - Cleveland	20,360	17,610	72,900	74,200	1.8
24	Toronto - Detroit	17,550	17,350	73,600	72,250	-1.8
25	Montréal - Washington/Baltimore	16,460	16,010	65,160	60,830	-6.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,001,570	1,078,660	4,165,580	4,291,490	3.0
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,938,560	2,037,140	8,164,340	8,296,760	1.6

The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 2,037,140 during the fourth quarter 1989, up 5.1% compared to the fourth quarter of 1988. On an annual basis, transborder scheduled passengers recorded a 1.6% increase in 1989 compared to 1988.

As of January 1st, 1989 an additional participant, City Express, was added to the list of Canadian air carriers which participate in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey.

A number of problems with the 1988 data originated with the data filed by some American carriers. These problems have contributed to understate some of the 1989/1988 data comparisons for certain markets (e.g. Vancouver-San Francisco). In general the 1989 data are considered to be more accurate than the 1988 data.

During 1989, a strike by Eastern Airlines also contributed to important traffic decreases on some major markets such as Montréal-New York (-9.2%) and Toronto-Philadelphia (-17.2%).

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989)

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1989 (données provisoires).

Rank 4th Q/ 4ième T 1989 Rang	City-Pair - Paire de villes	Fourth Quarter 1988 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre	Annual 1988 Annuel	Annual 1989 Annuel	Change Annual 1989/1988 Variation Annuel
		No.-Nbre				%
1	Toronto - New York	179,600	196,210	754,550	805,690	6.8
2	Montréal - New York	86,610	91,490	384,340	349,140	-9.2
3	Toronto - Chicago	73,160	76,970	337,700	314,590	-6.8
4	Toronto - Boston	62,980	66,100	246,030	265,360	7.9
5	Toronto - Tampa/St.Petersburg	30,720	60,500	121,440	156,510	28.9
6	Vancouver - Los Angeles	46,550	55,530	190,900	245,200	28.4
7	Toronto - Miami	46,350	53,630	160,720	183,660	14.3
8	Montréal - Miami	49,900	53,540	169,220	177,940	5.2
9	Toronto - Los Angeles	54,550	52,180	212,800	221,330	4.0
10	Toronto - San Francisco	36,140	39,120	159,240	182,510	14.6
11	Montréal - Boston	34,850	31,570	149,630	134,370	-10.2
12	Toronto - Washington/Baltimore	30,770	28,090	117,730	110,860	-5.8
13	Vancouver - San Francisco	26,200	27,520	123,510	127,450	3.2
14	Calgary - Los Angeles	27,840	27,150	126,990	128,790	1.4
15	Montréal - Ft. Lauderdale	21,470	25,460	66,560	71,840	7.9
16	Montréal - Tampa/St.Petersburg	19,440	23,960	71,140	80,900	13.7
17	Toronto - Philadelphia	26,410	23,310	112,850	93,470	-17.2
18	Montréal - Chicago	20,330	20,800	89,710	91,990	2.5
19	Vancouver - Seattle/Tacoma	19,310	19,090	135,680	116,750	-14.0
20	Montréal - Los Angeles	20,590	19,010	81,240	86,210	6.1
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	16,800	18,320	68,470	74,950	9.5
22	Toronto - Atlanta	16,630	18,140	73,470	64,700	-11.9
23	Toronto - Cleveland	20,360	17,610	72,900	74,200	1.8
24	Toronto - Detroit	17,550	17,350	73,600	72,250	-1.8
25	Montréal - Washington/Baltimore	16,460	16,010	65,160	60,830	-6.6

Au cours du quatrième trimestre de 1989, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 2,037,140, en hausse de 5.1% par rapport au quatrième trimestre de 1988. Sur une base annuelle, le trafic transfrontalier des passagers voyageant sur vols à horaire fixe a enregistré une augmentation de 1.6% en 1989 comparé à 1988.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1989, un participant additionnel, City Express, fut ajouté à la liste des transporteurs aériens canadiens qui sont inclus dans l'Enquête sur l'Origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe.

L'origine de plusieurs problèmes de données en 1988 se situe au niveau des données soumises par certains transporteurs américains. Pour certains marchés ces problèmes ont contribué à fausser la comparaison des données entre 1989 et 1988 (ex: Vancouver-San Francisco). En général les données de 1989 sont considérées plus justes que celles de 1988.

De plus, au cours de 1989, une grève de la compagnie Eastern Airlines a occasionné des baisses importantes de trafic pour certains des principaux marchés tels ceux de Montréal-New York (-9.2%) et Toronto-Philadelphie (-17.2%).

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 10

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year  
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year  
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. for the first seven months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by six percent while international passenger-kilometres increased by five percent over the same period of 1989. Available on CANSIM: Matrix 385.
- o In March 1990, total movements at the Transport Canada towered airports increased by 10% from March 1989.
- o Total passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1990 increased by two percent over the same period of the previous year.
- o Preliminary first quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to over 1.9 million, up three percent from the 1989 figure but 10 percentage points lower than the corresponding 1989/1988 increase.
- o Preliminary data reported by the three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, indicate that 61% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1989, down from 63% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 67% of total volume in 1989, which represents a decrease of about two percentage points compared to a year earlier.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1990.

Vol. 22, N° 10

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année  
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année  
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les sept premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de six pourcent alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de cinq pourcent par rapport à la même période de 1989.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385.
- o Au cours du mois de mars 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 10% par rapport au mois de mars 1989.
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de deux pourcent au cours du premier trimestre de 1990 comparé à la même période en 1989.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint plus de 1.9 million soit une augmentation de trois pourcent comparée à la même période de 1989 mais inférieur de 10 points de pourcentage par rapport à la hausse enregistrée au cours de la même période en 1989 relativement à 1988.
- o Selon les données provisoires fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens - Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair, 61% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits en 1989, en regard de 63% en 1988. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 67% du volume total en 1989, soit une baisse d'environ deux points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1990.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, July 1990, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	July 1990 Juillet	Change Over Previous Year  Variation par rapport à l'année précédente	Year-to- Date 1990  Année à ce jour 1990	Change Year-to-Date  Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,189	-3.5	7,544	-7.0	- Intérieur
- International	641	-1.2	3,987	4.6	- International
- Total	1,830	-2.7	11,531	-3.3	- Total
Passengers - Charter	95	-26.4	1,098	-25.2	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,925	-4.2	12,629	-5.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	2 013 915	-3.6	11 606 242	-5.9	Réguliers - Intérieur
- International	2 686 603	3.0	15 448 723	5.3	- International
- Total	4 700 518	3.3	27 054 966	0.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	304 639	-38.1	2 712 127	-37.0	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 005 158	-6.5	29 767 094	-4.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	6 342 098	-4.6	39 473 067	-0.8	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	348 978	-46.6	3 288 359	-40.9	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 691 076	-8.4	42 761 427	-5.8	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	74.1	...	68.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	87.3	...	82.5	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	74.8	...	69.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	131 382	5.3	837 682	7.7	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	473	-73.2	5 067	-66.7	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	131 855	4.2	842 749	6.2	chandises - Total
Hours Flown	62	-3.1	410	-4.0	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	330 197	-8.3	2 122 502	-5.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Level I includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

Le niveau I comprend Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

A year-to-date comparison of the Level I figures for 1990 over 1989 shows that International scheduled passenger-kilometres increased by 5.3% while domestic scheduled passenger-kilometres decreased by 5.9%.

Une comparaison des chiffres pour les sept premiers mois de 1990 par rapport à l'année 1989 démontre que les passagers-kilomètres internationaux réguliers ont augmenté de 5.3% alors que les passagers-kilomètres intérieurs ont diminué de 5.9%.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. March and year-to-date, 1990 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1990	Change March 1990/1989	Year-to-date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation Mars	Cumulatif	Variation Cumulatif
			%		%
1	Lester B. Pearson International, ONT	30,800	3.3	87,017	0.6
2	Vancouver International, BC-CB	25,713	-0.8	69,216	-4.0
3	St. Hubert, QUE-QUÉ	22,261	53.9	49,602	41.6
4	Boundary Bay, BC-CB	20,066	13.2	48,513	15.4
5	Calgary International, ALTA-ALB	19,571	6.0	54,684	7.0
6	Montreal International, QUE-QUÉ	18,847	-3.9	53,240	-2.0
7	Victoria International, BC-CB	18,528	8.8	47,162	8.8
8	Toronto-Buttonville, ONT	17,621	31.4	43,841	21.4
9	Abbotsford, BC-CB	17,477	2.1	39,671	-2.9
10	Ottawa International, ONT	15,940	-0.4	44,513	-1.2
11	Springbank, ALTA-ALB	14,122	13.3	33,208	9.8
12	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	12,901	17.2	34,164	18.7
13	Winnipeg, MAN	12,540	4.5	36,537	3.7
14	Pitt Meadows, BC-CB	12,425	20.6	26,607	4.0
15	St. Andrews, MAN	12,121	19.6	34,522	23.0
16	Québec, QUÉ	11,884	13.3	29,476	12.1
17	Villeneuve, ALTA-ALB	11,731	58.2	26,566	43.7
18	Langley, BC-CB	11,513	19.7	25,974	1.9
19	Saskatoon, SASK	10,733	5.9	28,406	5.3
20	Halifax International, NS-NE	10,673	5.7	29,032	7.6
21	Waterloo-Guelph, ONT	10,284	49.0	22,753	30.7
22	Hamilton City, ONT	10,201	19.0	28,580	18.5
23	London, ONT	10,002	13.6	25,787	-0.4
24	Moncton, ONT	9,952	22.4	23,749	14.4
25	North Bay, ONT	9,637	4.6	22,607	-9.8
	Total - above airports/Aéroports ci-dessus	377,543	12.8	965,427	8.3
	Total - Transport Canada Towers (60)/				
	Total - Tours de Transports Canada (60)	539,275	10.4	1,363,562	5.6

In March 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 10.4% from March of 1989. Itinerant movements increased by 10.0% to 323,906 while local movements increased by 11.0% to 215,369 when compared to the same month last year.

In the first 3 months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.6% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.7% to 850,550 while local movements have increased by 5.3% over the first 3 months of 1989 to 513,012.

The largest percentage increase in March was 59.0% at Kelowna B.C. The largest decrease was 30.9% at Sault Ste-Marie.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mars et cumulatif, 1990 (données provisoires).

Au cours du mois de mars 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 10.4% par rapport au mois de mars 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 323,906, soit une hausse de 10.0% par rapport au mois de mars 1989 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 11.0% pour atteindre 215,369.

Au cours des 3 premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.6% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 850,550 soit une hausse de 5.7% par rapport aux 3 premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 5.3% pour s'établir à 513,012.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Kelowna C.B., soit une hausse de 59.0%. La plus forte diminution a été enregistrée à Sault Ste-Marie, soit une baisse de 30.9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).



TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1990. (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, premier trimestre 1990 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1990/1989
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation premier trimestre
						%
1	Lester B Pearson International ONT	3,595,175	388,937	1,053,069	5,037,181	0.7
2	Vancouver International BC-CB	1,585,181	435,901	135,468	2,156,550	3.1
3	Montreal/Dorval Intl QUE-QUE	1,150,606	349,123	115,878	1,615,607	-0.3
4	Calgary International ALTA-ALB	878,622	145,441	42,230	1,066,293	-1.3
5	Montreal/Mirabel Intl QUE-QUE	301,832	11,322	399,976	713,130	8.5
6	Ottawa International ONT	507,715	114,974	32,816	655,505	1.2
7	Winnipeg International MAN	455,208	54,658	64,706	574,572	-0.5
8	Halifax International NS-NÉ	331,985	199,737	25,696	557,418	10.4
9	Edmonton International ALTA-ALB	434,211	10,052	36,952	481,215	0.1
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	129,629	138,201	1,099	268,929	2.2
11	Quebec QUE-QUE	40,246	102,543	53,675	196,464	1.4
12	Victoria International BC-CB	22,675	144,687	5,945	173,307	0.6
13	Saskatoon SASK	117,792	37,661	9,488	164,941	7.6
14	Regina SASK	119,951	27,112	9,499	156,562	1.6
15	St Johns NFLD-TN	87,564	55,992	217	143,773	-1.0
16	Thunder Bay ONT	85,143	45,461	10	130,614	5.5
17	Kelowna BC-CB	63,522	42,556	4,890	110,968	11.1
18	Prince George BC-CB	47,174	25,373	226	72,773	15.3
19	Moncton NB	26,255	44,219	9	70,483	-0.7
20	London ONT	-	56,517	4,429	60,946	-12.4
21	Toronto Island ONT	-	58,876	28	58,904	-13.6
22	Sudbury ONT	4,486	54,286	-	58,772	0.2
23	Saint John NB	25,651	30,302	-	55,953	4.2
24	Fredericton NB	22,322	33,258	-	55,580	8.7
25	Sault Ste Marie ONT	-	51,551	-	51,551	-1.5
26	Yellowknife NWT-TNO	19,539	27,103	-	46,642	4.1
27	Timmins ONT	6,061	40,146	-	46,207	-10.8
28	Windsor ONT	5,644	39,957	90	45,691	-25.2
29	Deer Lake NFLD-TN	5,957	36,418	-	42,375	3.6
30	Charlottetown PEI-IPÉ	10,820	31,531	-	42,351	4.9
31	Sydney NS-NÉ	-	40,789	-	40,789	-6.3
32	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	37,130	-	37,130	19.4
33	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	36,503	-	36,503	10.1
34	Fort St John BC-CB	18,386	16,492	-	34,878	-4.2
35	Kamloops BC-CB	-	32,638	1,973	34,611	-5.6
36	Sept-Îles QUE-QUE	-	33,058	-	33,058	-2.8
37	Bagotville/Saguenay QUE-QUE	-	31,315	2	31,317	-0.9
38	Lethbridge ALTA-ALB	-	31,252	-	31,252	-3.9
39	Hamilton ONT	-	22,442	8,569	31,011	1.6
40	Gander International NFLD-TN	-	28,464	277	28,741	0.8
41	Grande Prairie ALTA-ALB	-	27,145	-	27,145	1.4
42	Val D'or QUE-QUE	4,153	22,898	-	27,051	-9.5
43	Cranbrook BC-CB	-	26,208	-	26,208	12.5
44	Whitehorse YT-TY	23,575	1,871	-	25,446	-1.6
45	Prince Rupert BC-CB	12,034	13,200	-	25,234	-0.3
46	Rouyn QUE-QUE	3,103	21,991	-	25,094	-8.0
47	Nanaimo BC-CB	-	24,372	-	24,372	-18.9
48	Fort McMurray ALTA-ALB	15,604	8,735	-	24,339	11.1
49	North Bay ONT	1,534	22,749	-	24,283	-17.0
50	Terrace BC-CB	12,575	11,282	-	23,857	11.7
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		10,171,930	3,324,429	2,007,217	15,503,576	1.4
Total Canada		10,260,819	3,991,091	2,007,805	16,259,715	1.7

**Overall**

Total passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1990 increased by 1.7% over the same period of the previous year. This brought the total traffic volume to 16.3 million.

The distribution by type of service was as follows: major scheduled services 63.1%, regional and local scheduled services 24.5% and major charter services 12.3%. By comparison, this distribution for the first quarter of 1989 was 73.0%, 16.7% and 10.4%. Thus, regional and local scheduled carriers increased their share of the total traffic by almost eight percentage points over the course of one year while the major scheduled carrier's share dropped by almost 10 percentage points over the same period.

**Major Scheduled Services**

For major scheduled services, traffic enplaned and deplaned on domestic segments declined by 753,972 while the volume on transborder and other international segments increased by 213,323 and 101,479 respectively.

Of the top 50 airports, in terms of major scheduled services, only 16 had an increase in passengers enplaned and deplaned on this type of service. Furthermore, 11 of these points were served only by Canadian Airlines International. The other five points were served by two or more carriers.

During the first quarter of 1990, major scheduled services offered 8.4% fewer flights and 7.1% fewer available seats than during the first quarter of 1989.

**Regional and Local Scheduled Services**

During the first quarter 1990, regional and local scheduled services for all airports recorded the largest percentage change, 17.2% or 585,791 additional enplaned and deplaned passengers. The top 50 airports also recorded a strong increase over the same period (18.9%). Part of the overall increase can be attributed to a transfer of traffic to regional and local affiliates from the major carriers.

Traffic at the busiest airport in terms of regional and local scheduled services, Vancouver International airport, increased by 13.1% or 50,488 additional passengers. Lester B. Pearson International and Montreal/Dorval International recorded much stronger increases, 31.6% (684,415 passengers) and 33.8% (88,256 passengers) respectively.

**Major Charter Services**

Passengers enplaned and deplaned on major charter services increased by 119,235 (6.3%) from the first quarter of 1989 to the first quarter of 1990.

On a sector basis, domestic segment traffic increased by 29.5% (22,132 passengers) and transborder traffic increased by 11.4% (101,482 passengers). Other international traffic declined by 0.5% (4,379 passengers).

Of the top 10 airports for charter traffic, three had decreases in volume. These were Vancouver, Calgary and Edmonton International airports. One of the main reasons for the decline at these airports was the discontinuation of Wardair charter flights to Honolulu.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

**Vue d'ensemble**

Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 1.7% au cours du premier trimestre de 1990 comparé à la même période en 1989. Le volume total de trafic a donc atteint 16.3 millions.

La répartition par type de services était la suivante: principaux services à horaire fixe 63.1%, services régionaux et locaux à horaire fixe 24.5% et principaux services d'affrètement 12.3%. Les proportions comparables pour le premier trimestre de 1989 étaient 73.0%, 16.7% et 10.4%. Les transporteurs offrant des services réguliers et locaux à horaire fixe ont donc augmenté leur part du trafic total de près de huit points de pourcentage au cours d'une année. Par contre, la part du marché pour les transporteurs offrant les principaux services à horaire fixe a chuté de près de dix points de pourcentage au cours de la même période.

**Les principaux services à horaire fixe**

En ce qui a trait aux principaux services à horaire fixe, le trafic embarqué et débarqué relatif au secteur domestique a diminué de 753,972 alors que les volumes pertinents au secteur transfrontalier et autre international a augmenté de 213,323 et 101,479 respectivement.

Des 50 premiers aéroports, seulement 16 ont enregistré une augmentation du nombre de passagers embarqués et débarqués sur les principaux services à horaire fixe. De plus, 11 de ces aéroports n'étaient desservis que par Canadian Airlines International. Les autres cinq aéroports étaient desservis par deux transporteurs ou plus.

Au cours du premier trimestre de 1990, les principaux services à horaire fixe comptaient 8.4% moins de vols et 7.1% moins de sièges disponibles qu'au cours du premier trimestre de 1989.

**Les services régionaux et locaux**

Au cours du premier trimestre 1990, les services régionaux et locaux à horaire fixe ont enregistré le plus haut changement en pourcentage, 17.2% ou 585,791 passagers additionnels embarqués et débarqués. Les 50 premiers aéroports ont aussi enregistré un gain élevé (18.9%) au cours de la même période. Une part de cette augmentation totale peut être attribuée à un transfert de trafic entre les principaux transporteurs et leurs affiliés régionaux et locaux.

L'aéroport international de Vancouver, le plus achalandé en termes de trafic de passagers utilisant les services à horaire fixe régionaux et locaux, a enregistré une hausse de 13.1%, soit 50,488 passagers additionnels. Les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Montréal/Dorval ont enregistré des augmentations encore plus fortes, 31.6% (684,415 passagers) et 33.8% (88,256 passagers) respectivement.

**Principaux services d'affrètement**

Du premier trimestre 1989 au premier trimestre 1990, les passagers embarqués et débarqués ayant voyagé sur les principaux services d'affrètement ont augmenté de 119,235 (6.3%).

Selon les secteurs, le trafic domestique a augmenté de 29.5% (22,132 passagers) et le trafic transfrontalier a enregistré une hausse de 11.4% (101,482 passagers). Le trafic du secteur autre international a diminué de 0.5% (4,379 passagers).

Des 10 premiers aéroports, trois ont enregistré des baisses de volume au niveau du trafic d'affrètement. Ce sont les trois aéroports internationaux de Vancouver, Calgary et Edmonton. Une des raisons principales pour les baisses à ces aéroports est l'abandon des vols d'affrètement de Wardair vers Honolulu.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. First Quarters 1988 to 1990 (Preliminary Data).

Region	First Quarter 1988 Premier trimestre	First Quarter 1989 Premier trimestre	First Quarter 1990 Premier trimestre	Change 1989/1988 Variation	Change 1990/1989 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	222	468	...	110.8	Afrique
Asia	-	-	532	-	...	Asie
Europe	40,140	50,282	44,296	25.3	-11.9	Europe
Southern	840,024	894,580	888,304	6.5	-0.7	Sud
United States	782,846	940,398	1,014,193	20.1	7.8	États-Uni
Total	1,663,010	1,885,482	1,947,793	13.4	3.3	Total

Preliminary first quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,947,793, up 3.3% from the 1989 figure but 10.1 percentage points lower than the corresponding 1989/1988 increase.

The United States region, with 1,014,193 passengers, was the most popular charter market during the first quarter of 1990. This number of passengers translated into a 7.8% increase over the 1989 figure; however it was also a drop of 12.3 percentage points from the 1989/1988 increase. The state of Florida alone contributed 136,562 more passengers; this increase in charter traffic in first quarter 1990 was greatly offset by a decrease of 89,015 passengers to/from Hawaii. The increase in the Florida market was accommodated, for the most part, by Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., Canada 3000, Nationair, Air Transat and Intair, whereas the large decrease in charter travel to/from Hawaii was due to Wardair's merger with Canadian Airlines International Ltd., in effect, taking Wardair out of the charter market.

The Southern region's 888,304 passengers ranked it a solid second in terms of passenger volume but, for the first time in almost a decade (since 1982), this region experienced a decrease in passengers in this quarter. Although the decrease from the first quarter of 1989 was not a large one (-0.7% or -6,276 passengers), this reversal in trend indicated that Canadians were cutting back on leisure travel to the South. As usual, Mexico (49.5%) and the Dominican Republic (18.3%) were the main components of the Southern market.

Europe, the third place region in the charter market, also experienced a decrease in charter passengers from 50,282 passengers in first quarter 1989 to 44,296 passengers in first quarter 1990.

Five of Canada's newest charter carriers suspended operations recently. Points of Call Airlines, Crown Air, Vacation Air and Odyssey International closed their doors in the first quarter of 1990 while Holidair Airways declared bankruptcy in October 1989.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Premiers trimestres 1988 à 1990 (données provisoires).

Les données provisoires du premier trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 1,947,793, soit une augmentation de 3.3% comparé à la même période de 1989, mais inférieur de 10.1 points de pourcentage par rapport à la hausse enregistrée au cours de la même période en 1989 relativement à 1988.

La région des États-Unis avec ses 1,014,193 passagers voyageant sur des vols nolisés fut la destination la plus populaire au premier trimestre de 1990. Ces passagers représentent une augmentation de 7.8% comparé au total de 1989; ce fut également un déclin de 12.3 points de pourcentage par rapport à l'augmentation de 1989/1988. L'état de la Floride a contribué à lui seul, 136,562 plus de passagers. Cette majoration du trafic nolisé au premier trimestre de 1990 a compensé fortement pour la diminution de 89,015 passagers vers/à en provenance d'Hawaii. Les passagers additionnels du marché floridien ont été transportés en grande partie par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, Canada 3000, Nationair, Air Transat et Intair, tandis que la baisse du trafic nolisé d'Hawaii est attribuable à la fusion de Wardair aux Lignes aériennes Canadien International Ltée, qui en fait, a éliminé Wardair du marché de vols nolisés.

Les 888,304 passagers de la région du Sud la rangent solidement en deuxième position en termes du volume des passagers, mais pour la première fois dans la décennie (depuis 1982), cette région inscra une diminution de passagers dans ce trimestre. Bien que ce fut une légère diminution (-0.7% ou -6,276 passagers), ce revirement dans la tendance indique que les Canadiens ont réduit leurs voyages de loisirs vers le Sud. Comme d'habitude, le Mexique (49.5%) et la République Dominicaine (18.3%) sont les deux plus importantes composantes du marché du Sud.

L'Europe, la troisième plus importante région en termes de vols nolisés a aussi subi une baisse, le nombre de passagers passant de 50,282 au premier trimestre 1989 à 44,296 au premier trimestre de 1990.

Récemment, cinq des plus récents transporteurs nolisés ont suspendu leurs opérations. Points of Call Airlines, Crown Air, Vacation Air et Odyssey International fermèrent leurs portes pendant le premier trimestre de 1990 tandis que Holidair Airways déclara faillite en Octobre 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J.M. Burchell (819-997-0198).



TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1989 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
	No. - Nbre ( '000)	%	%							
<b>Domestic</b>										<b>Intérieur</b>
First quarter	3,355.4	-17.6	35.9	37.6	61.9	59.6	2.2	2.8	Premier trimestre	
Second quarter	3,804.1	-4.9	35.4	37.4	62.0	59.6	2.6	3.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,959.7	-13.1	29.8	31.4	67.5	65.0	2.7	3.6	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,601.2	-5.4	35.8*	39.1	61.6	58.0	2.6	2.9	Quatrième trimestre	
Annual	14,720.5	-10.4	34.1	36.2	63.4	60.7	2.5	3.1	Annuel	
<b>Southern services</b>										<b>Services secteur sud</b>
First quarter	3,230.3	-17.0	35.0	36.9	62.7	60.2	2.3	2.9	Premier trimestre	
Second quarter	3,662.1	-4.6	34.5	36.6 <sup>r</sup>	62.8	60.2	2.7	3.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,804.9	-13.3	28.9	30.6	68.3	65.7	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,459.8	-5.6	35.1*	38.4	62.2	58.6	2.7	3.0	Quatrième trimestre	
Annual	14,157.1	-10.3	33.2	35.5	64.2	61.3	2.6	3.2	Annuel	
<b>Short-haul</b>										<b>Court-courrier</b>
First quarter	1,502.6	-21.7	41.1	44.2	56.5	53.2	2.4	2.6	Premier trimestre	
Second quarter	1,522.3	-13.4	40.5	45.7 <sup>r</sup>	57.0	51.2	2.6	3.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,408.5	-19.8	37.2	41.9	60.0	54.4	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,513.3	-10.5	41.3*	46.8	56.0	50.2	2.7	3.0	Quatrième trimestre	
Annual	5,946.7	-16.5	40.1	44.7	57.4	52.3	2.6	3.1	Annuel	
<b>Long-haul</b>										<b>Long-courrier</b>
First quarter	1,727.7	-12.3	29.0	30.7	68.7	66.3	2.3	3.1	Premier trimestre	
Second quarter	2,139.8	2.9	29.4	30.2	67.8	66.6	2.8	3.2	Deuxième trimestre	
Third quarter	2,396.4	-8.9	23.4	24.0	73.9	72.3	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,946.6	-1.5	29.8*	31.8	67.6	65.1	2.7	3.1	Quatrième trimestre	
Annual	8,210.4	-5.2	27.6	28.8	69.8	67.9	2.6	3.3	Annuel	
<b>Northern Services</b>										<b>Services secteur nord</b>
First quarter	125.1	-31.1	55.5	55.8	44.1	43.5	0.4*	0.8*	Premier trimestre	
Second quarter	142.0	-12.7	57.0	55.4	42.3	43.9	0.7	0.7*	Deuxième trimestre	
Third quarter	154.9	-10.1	52.2	51.0	46.9	48.3	0.9	0.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	141.4	0.3	53.1	55.9	46.1*	43.4	0.7*	0.6	Quatrième trimestre	
Annual	563.4	-14.3	54.5	54.4	44.9	44.9	0.7	0.7	Annuel	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1989 (estimations provisoires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
	No. - Nbre (1'000 000)	%	%							
<b>Domestic</b>										<b>Intérieur</b>
First quarter	4 379.7	-11.0	31.4	31.4	66.3	65.6	2.3	3.0	Premier trimestre	
Second quarter	5 353.4	2.1	30.2	30.8	67.0	66.0	2.8	3.2	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 962.8	-8.9	24.4	25.1	72.9	71.2	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	4 793.1	-2.3	30.8*	33.2	66.6	63.7	2.7	3.1	Quatrième trimestre	
Annual	20 488.7	-5.2	28.8	29.8	68.5	66.9	2.7	3.3	Annuel	
<b>Southern services</b>										<b>Services secteur sud</b>
First quarter	4 258.9	-10.5	30.7	30.8	67.0	66.2	2.4	3.0	Premier trimestre	
Second quarter	5 211.6	2.4	29.5	30.2 <sup>r</sup>	67.7	66.5	2.9	3.3	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 795.2	-9.0	23.7	24.5	73.5	71.7	2.8	3.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	4 655.6	-2.4	30.2*	32.6	67.1	64.3	2.7	3.1	Quatrième trimestre	
Annual	19 921.0	-5.1	28.2	29.2	69.2	67.5	2.7	3.4	Annuel	
<b>Short-haul</b>										<b>Court-courrier</b>
First quarter	709.4	-21.6	39.4	43.2	58.2	54.2	2.4	2.6	Premier trimestre	
Second quarter	740.5	-11.6	39.3	44.1	58.1	52.8	2.6	3.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	704.3	-17.6	35.8	40.3	61.4	56.1	2.8	3.6	Troisième trimestre	
Fourth quarter	735.7	-9.2	39.7*	45.1	57.6	52.0	2.7	3.0	Quatrième trimestre	
Annual	2 889.8	-15.2	38.6	43.2	58.9	53.7	2.6	3.1	Annuel	
<b>Long-haul</b>										<b>Long-courrier</b>
First quarter	3 549.6	-7.9	28.6	28.3	69.0	68.6	2.4	3.1	Premier trimestre	
Second quarter	4 471.1	5.2	27.5	28.0	69.5	68.7 <sup>r</sup>	3.0	3.3	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 090.9	-7.7	21.8	22.3	75.4	73.9	2.8	3.9	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3 919.9	-1.0	28.3*	30.3	69.0	66.6	2.7	3.2	Quatrième trimestre	
Annual	17 031.2	-3.1	26.1	26.8	71.1	69.8	2.7	3.4	Annuel	
<b>Northern Services</b>										<b>Services secteur nord</b>
First quarter	120.8	-25.9	52.8	52.4	46.8	46.7	0.4*	0.9*	Premier trimestre	
Second quarter	141.8	-6.9	53.6	52.5	45.6	46.7	0.8	0.8*	Deuxième trimestre	
Third quarter	167.6	-4.5	49.1	48.1	49.9	51.3	1.0	0.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	137.5	2.9	51.2	53.2	48.1	46.1	0.8*	0.7	Quatrième trimestre	
Annual	567.7	-9.1	51.6	51.3	47.6	47.9	0.8	0.8	Annuel	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".



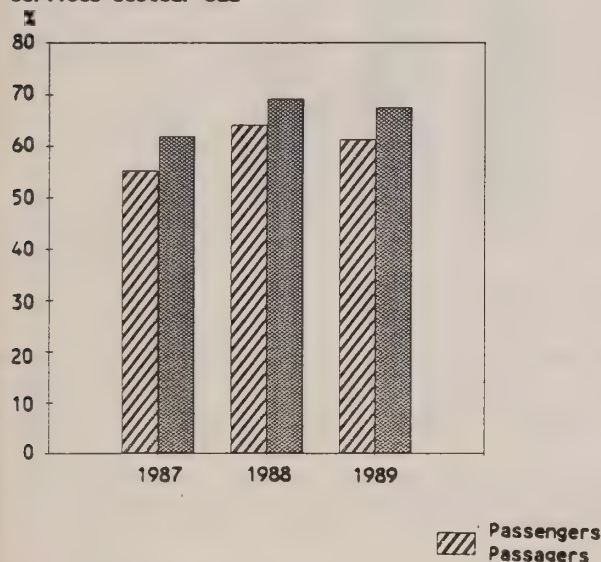
## Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 5.1) indicate that 60.7% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket in 1989. This level represents a decrease of 2.7 percentage points compared to the same period a year earlier but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 66.9%, down from 68.5% in 1988 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1987-1989

Southern Services  
Services secteur sud

In the southern sector, 61.3% of passenger traffic (representing 67.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares in 1989. In 1988, the corresponding figures were 64.2% for passengers and 69.2% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers represented 44.9% of the traffic in 1989, which is the same as the level reached a year earlier. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased marginally by 0.3 percentage point (47.6% to 47.9%) during this period.

It should be noted that approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

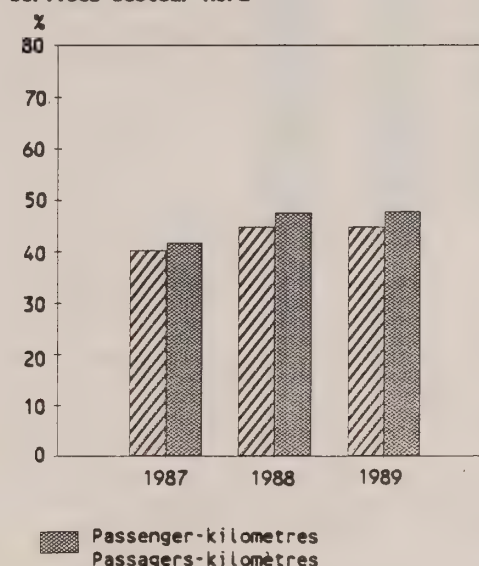
## Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 60.7% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1989. Ce niveau représente une baisse de 2.7 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 68.5% en 1988 à 66.9% en 1989 (voir tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1987-1989

Northern Services  
Services secteur nord

Dans le secteur sud, 61.3% du trafic de passagers (représentant 67.5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1989, comparativement à 64.2% et 69.2% respectivement en 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.9% du trafic en 1989, soit le même niveau atteint une année plus tôt. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté marginalement de 0.3 point de pourcentage (de 47.6% à 47.9%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800

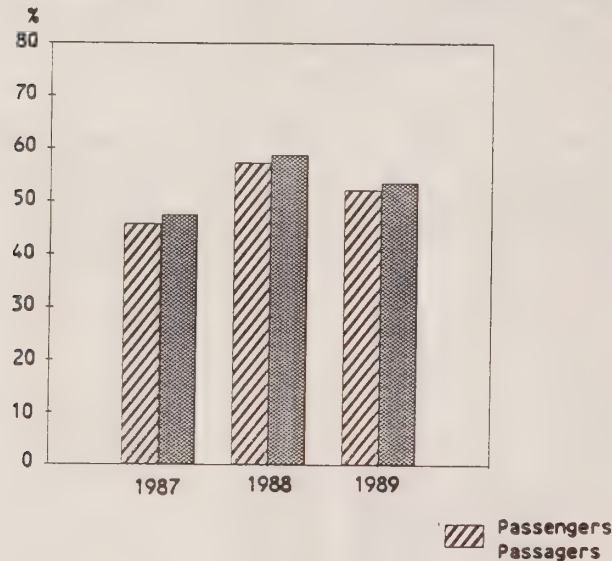


suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1989, discount carriage on long-haul services represented 67.9% of passenger volume and 69.8% of passenger-kilometres; this compares with 52.3% and 53.7% respectively, for short-haul services (see Figure 5.2).

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1987-1989

Short-Haul  
Court-courriers



Although the figure for the southern sector clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 level greatly exceeded the 1987 level.

The larger proportion of discount fares in Canada's deregulated southern sector in 1988 compared to the years 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

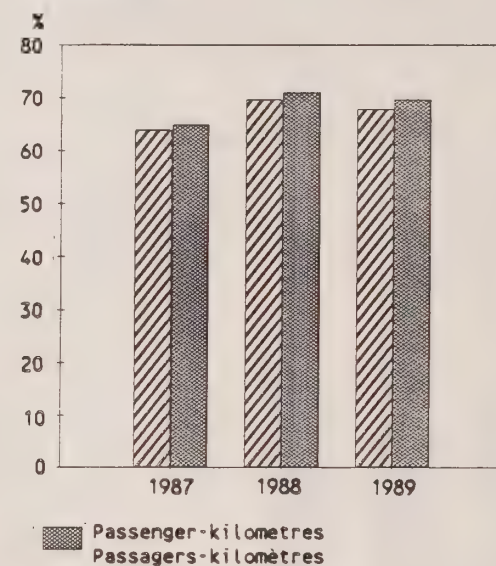
- o intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- o a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- o the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988;
- o the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.9% du volume de passagers et 69.8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 52.3% et 53.7% (voir figure 5.2).

Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1987-1989

Long-Haul  
Long-courriers



Bien que la figure pour le secteur sud montre clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 par rapport à 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé fortement le niveau de 1987.

La plus forte proportion des tarifs réduits dans le secteur déréglementé du sud du Canada en 1988 par rapport aux années 1987 et 1989, peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- o la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- o un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- o les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988;
- o le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

**Average Fares<sup>1</sup>**

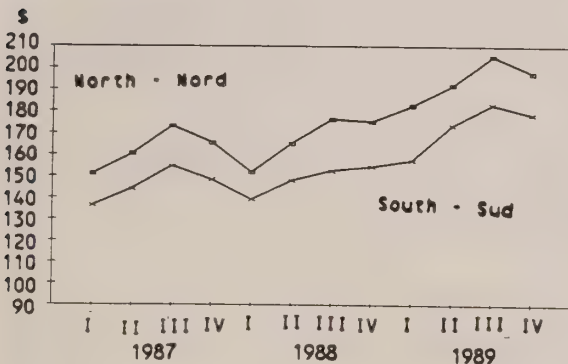
In 1989, air fares in Canada increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and when PWA Corporation took over Wardair. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

Figure 5.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1989. During the fourth quarter, the average of all fares rose 15.6% over the previous year to reach \$178. In the first three quarters of 1989, it increased by 13.0%, 17.3% and 20.1% to reach \$157, \$173 and \$183 respectively.

Figure 5.3

**Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1987-1989**

**All Fares**  
**Tous les tarifs**



The most notable cause of the price increase was due to buoyant discount fares, which jumped sharply (14.0%, 19.1%, 23.3% and 17.9%), to average \$122, \$135, \$152 and \$141 respectively, during the four quarters of 1989.

Both economy and business class fares also increased greatly (results not shown). The realignment of Wardair's lower price structure with Canadian Airlines International Ltd. and a general fare hike are the major factors explaining the price increases.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 12.9% during the fourth quarter of 1989 (20.2%, 16.3% and 16.5% during the first, second and third quarters) over the same period in 1988, posting its tenth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1987, while the average discount fares have experienced a sluggish

(1) The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

**Tarifs moyens<sup>1</sup>**

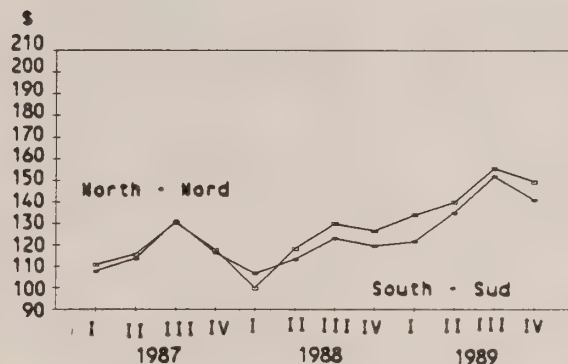
En 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté, alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

La figure 5.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1989. Au cours du quatrième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 15.6% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$178. Au cours des trois premiers trimestres, il s'est accru de 13.0%, 17.3% et 20.1% pour atteindre \$157, \$173 et \$183 respectivement.

Figure 5.3

**Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1987-1989**

**Discount Fares**  
**Tarifs réduits**



La poussée des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrues fortement (14.0%, 19.1%, 23.3% et 17.9%), pour s'établir à \$122, \$135, \$152 et \$141 respectivement, au cours des quatre trimestres de 1989.

Les tarifs des classes économique et affaires ont également augmenté fortement (résultats non montrés). Le réalignment de la structure tarifaire de Wardair avec celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée et une hausse générale des tarifs sont les principaux facteurs expliquant les augmentations de prix.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 12.9% au cours du quatrième trimestre de 1989 (20.2%, 16.3% et 16.5% au cours des premier, deuxième et troisième trimestres) par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur dixième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1987, alors que les tarifs réduits moyens ont accusé une tendance hésitante,

(1) Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.



trend, especially in the northern sector. Figure 5.3 shows that in 1987, the average discount fares in the northern sector were similar to those in the southern sector. However, since 1988 (except for the first quarter), the discount fare levels in the regulated zone greatly exceed the levels in the deregulated zone.

#### Notes

o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
- . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
- . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1989 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* is scheduled for release in the fall of 1990. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

surtout dans le secteur nord. La figure 5.3 montre qu'en 1987, les tarifs réduits moyens dans le secteur nord étaient semblables à ceux dans le secteur sud. Cependant, depuis 1988 (à l'exception du premier trimestre), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

#### Notes

o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

- . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
- . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
- . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1989 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* devrait paraître à l'automne de 1990. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

# **PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

May 1990

# **PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Titre
Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
Aviation civile canadienne, A., Bil.
Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
Chargements ferroviaires, M., Bil.
Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
Le camionnage au Canada, A., Bil.
Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télénographe 1-613-951-1584.

Mai 1990



# Aviation

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X

Vol. 22, No. 11

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year  
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year  
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. for the first eight months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by five percent while international passenger-kilometres increased by four percent over the same period of 1989. Available on CANSIM: Matrix 385.
- o During 1989, Canadian level I carriers' charter output fell 22% from the previous year. However, a two percent rise in the number of scheduled passenger-kilometres logged, kept the total output decline to two percent. The four percent increase in revenues from scheduled services, offset a 25% decline in charter revenues allowing Canada's major carriers to increase their total operating revenue two percent from 1988 to 1989.
- o Total domestic scheduled passenger traffic continued to decrease during the first quarter 1990.
- o First quarter 1990 data indicates that over 2 million passengers travelled between Canada and the United-States, up 13% over the first quarter 1989.
- o In April 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by two percent from April 1989.

## Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, April-June 1989 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1990.

Vol. 22, N° 11

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année  
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année  
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les huit premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de cinq pourcent alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de quatre pourcent par rapport à la même période de 1989.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385.
- o Durant l'année 1989, le rendement (nombre de passagers-kilomètres) des transporteurs aériens canadiens de niveau I pour les services d'affrètement a chuté de 22% comparativement à l'année précédente. Cependant, une augmentation de deux pourcent du nombre de passagers-kilomètres pour les services réguliers a produit une baisse totale de deux pourcent. La hausse de quatre pourcent des recettes pour les services réguliers a contrebalancé une baisse de 25% des recettes pour les services d'affrètement permettant aux principaux transporteurs canadiens d'augmenter leurs recettes totales d'exploitation de deux pourcent de 1988 à 1989.
- o Le trafic total intérieur des vols réguliers a continué de diminuer au cours du premier trimestre 1990.
- o Les données du premier trimestre 1990 indiquent que plus de 2 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis, en hausse de 13% par rapport au premier trimestre 1989.
- o Au cours du mois d'avril 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transport Canada ont enregistré une diminution de deux pourcent par rapport au mois d'avril 1989.

## Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, avril-juin 1989 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1990.



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, August 1990, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, août 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	August 1990 Août	Change Over Previous Year  Variation par rapport à l'année précédente	Year-to- Date 1990  Année à ce jour 1990	Change Year-to-Date  Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,327	-2.5	8,871	-6.3	- Intérieur
- International	684	-1.3	4,671	3.7	- International
- Total	2,011	-2.1	13,542	-3.1	- Total
Passengers - Charter	92	-28.1	1,190	-25.4	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	2,103	-3.6	14,732	-5.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	2 209 016	-2.5	13 815 259	-5.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 814 140	-2.0	18 262 864	4.1	- International
- Total	5 023 156	-2.2	32 078 123	-0.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	299 450	-40.3	3 011 578	-37.3	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 322 607	-5.6	35 089 702	-5.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	6 418 664	-4.9	45 891 731	-1.4	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	324 007	-47.0	3 612 367	-41.5	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 742 671	-8.4	49 504 098	-6.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	78.3	...	69.9	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	92.4	...	83.4	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	78.9	...	70.9	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	120 157	3.4	957 839	7.1	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	459	-80.4	5 527	-68.5	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	129 617	1.7	963 366	5.6	chandises - Total
Hours Flown	62	-4.6	472	-4.1	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	332 275	-9.3	2 454 777	-6.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Operational Statistics for Canadian Air Carriers, 1989 (Preliminary Data).(1)

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
Total Services						
Hours Flown	2,215	7.9	731	-1.1	1,484	12.9
Passengers	37,122	3.1	24,936	-6.4	12,186	30.0
Passenger-kilometres	67 939 050	6.4	53 048 111	-2.0	14 890 939	53.2
Goods carried (kg)	649 796	2.9	439 757	1.2	210 039	6.5
Goods tonne- kilometres	1 700 410	5.4	1 459 951	2.5	240 459	27.5
Scheduled Services						
Hours Flown	1,249	8.2	677	0.9	572	18.9
Passengers	30,678	1.7	22,793	-4.7	7,885	26.2
Passenger-kilometres	50 363 153	3.3	46 683 600	1.6	3 679 553	32.9
Goods carried (kg)	490 728	4.0	433 606	2.7	57 122	15.0
Goods tonne- kilometres	1 462 505	5.3	1 433 255	5.4	29 250	-1.4
Charter Services						
Hours Flown	966	7.6	54	-19.4	912	9.9
Passengers	6,443	10.5	2,142	-20.8	4,301	37.4
Passenger-kilometres	17 575 896	16.3	6 364 510	-22.0	11 211 386	38.0
Goods carried (kg)	159 067	-0.3	6 150	-48.4	152 917	3.6
Goods tonne- kilometres	237 904	6.0	26 696	-59.2	211 208	32.9

(1) Some totals may not add due to rounding.

(1) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Canadian air carriers reported growth in 1989, largely due to increases in the scheduled operations of the connector networks and increases in the charter operations of non-Level I air carriers. Canadian Level I air carriers reported an overall decrease in operations in 1989, as a result of decreased charter operations. Decreases in domestic scheduled operations performed by the Level I carriers were offset by increases in their international operations.

En 1989, les transporteurs aériens canadiens rapportaient une croissance principalement due aux augmentations des services réguliers des réseaux de transporteurs affiliés et aux augmentations des services d'affrètement des transporteurs aériens autres que du niveau I. Les transporteurs aériens canadiens du niveau I rapportaient en 1989 une baisse générale des exploitations résultant de la diminution des services d'affrètement. Des baisses des services réguliers intérieurs exploités par les transporteurs de niveau I étaient compensées par les hausses de leurs services internationaux.

TABLE 3.

Financial Statistics for Canadian Air Carriers,  
1989 (Preliminary Data).(1)

TABLEAU 3.

Statistiques financières des transporteurs aériens  
canadiens 1989 (données provisoires).(1)

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
<b>Operating Revenues</b>							<b>Recettes d'exploitation</b>
Scheduled	6,010,125	8.0	5,140,841	4.3	869,284	36.9	Services réguliers
Charter Services	1,405,937	12.9	309,794	-25.0	1,096,143	31.8	Services d'affrètement
Total(2)	7,795,730	12.0	5,712,031	2.0	2,083,699	42.1	Total(2)
<b>Operating Expenses</b>	7,701,174	13.4	5,728,956	7.0	1,972,218	36.0	<b>Dépenses d'exploitation</b>
<b>Operating Income (loss)</b>	94,556	-64.1	-16,924	-110.7	111,480	6.7	<b>Revenu (perte) d'exploitation</b>
<b>Non-Operating Accounts</b>							<b>Comptes hors exploitation</b>
Capital Gains - Net	249,636(3)	61.1	241,156	81.7	8,480	-61.9	Gains de capital - Nets
Interest Accounts	-239,285(3)	15.1	-150,013	-2.6	-89,272	65.4	Comptes d'intérêt
Total(2)	-53,592	-36.2	24,410	-146.5	-78,002	146.9	Total(2)
<b>Net Income(4)</b>	43,584	-64.0	24,152	-68.9	19,432	-55.2	<b>Revenu net(4)</b>

(1) Some totals may not add due to rounding.

(1) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

(2) Totals contain more constituent items than shown on this table.

(2) Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés.

(3) Does not include Level IV.

(3) Ne comprend pas le niveau IV.

(4) After provision for income taxes.

(4) Après provision pour l'impôt sur le revenu.

All three Level I air carriers experienced a deterioration in their operating income (loss) position. However, Air Canada still reported both an operating income and a net income. The Level II-IV air carriers reported an increase in operating income, largely due to the Air Canada affiliate network, which reported an increase of \$23.7 million in operating income.

Les trois transporteurs aériens du niveau I observaient une détérioration de leur position quant à leur revenu (perte) d'exploitation. Toutefois, Air Canada rapportait quand même un revenu d'exploitation et un revenu net. Les transporteurs de niveaux II-IV rapportaient une augmentation du revenu d'exploitation, principalement attribuable au réseau d'affiliés d'Air Canada qui rapportaient une hausse de 23.7 millions de dollars du revenu d'exploitation.

For further information, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6192).

Pour plus d'information, veuillez contacter M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, First Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1990	-	1989	1990	First Quarter 1990/1989
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
		No. - Nbre		%
1	Montréal - Toronto	350,520	356,850	1.8
2	Ottawa - Toronto	214,330	203,410	-5.1
3	Toronto - Vancouver	179,720	143,960	-19.9
4	Calgary - Toronto	110,690	92,860	-16.1
5	Calgary - Vancouver	93,050	89,280	-4.1
6	Calgary - Edmonton	99,430	84,910	-14.6
7	Edmonton - Vancouver	74,140	74,320	0.2
8	Toronto - Winnipeg	94,630	69,890	-26.1
9	Halifax - Toronto	65,670	68,380	4.1
10	Edmonton - Toronto	69,960	58,660	-16.2
11	Thunder Bay - Toronto	43,520	46,400	6.6
12	Kelowna - Vancouver	39,210	40,530	3.4
13	Halifax - Montréal	29,610	36,370	22.8
14	Montréal - Vancouver	43,260	35,600	-17.7
15	Vancouver - Winnipeg	36,880	35,530	-3.7
16	Prince George - Vancouver	32,870	35,160	7.0
17	Vancouver - Victoria	39,760	33,270	-16.3
18	Ottawa - Vancouver	31,930	32,000	0.2
19	Calgary - Winnipeg	31,850	28,790	-9.6
20	Québec - Toronto	24,670	28,580	15.8
21	Halifax - Ottawa	23,120	27,780	20.2
22	Halifax - St. John's	17,890	27,580	54.2
23	St. John's - Toronto	24,360	22,100	-9.3
24	Edmonton - Winnipeg	20,490	20,880	1.9
25	Ottawa - Winnipeg	22,390	20,490	-8.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,813,950	1,713,580	-5.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,047,130	3,023,490	-0.8

Preliminary first quarter 1990 data indicate a continuing decline in passengers travelling on domestic scheduled services. During the first quarter 1990 the total for all city-pairs recorded 3,023,490 passengers, down 0.8% from the level reached a year earlier for the same period.

Decreases were recorded at 13 of the top 25 city-pairs ranging from -3.7% to -26.1%. The larger decreases were mainly observed for the long to medium haul domestic markets (eg: Toronto-Vancouver (-19.9%), Montréal-Vancouver (-17.7%), Calgary-Toronto (-16.1%), Edmonton-Toronto (-16.2%)).

For the year 1990, two additional regional and local carriers, Air Atlantic and Air Nova, were added as participants in the Air Passenger Origin and Destination Survey. Their entry into the survey as of January 1st 1990, caused some large variations to appear in the comparative analysis of first quarter data (1990/1989). The markets affected were in eastern Canada where these two carriers are predominant (eg.: Halifax-Montréal (22.8%), Halifax-Ottawa (20.2%), Halifax-St. John's (54.2%)).

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur. Premier trimestre 1990 (Données provisoires).

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur. Premier trimestre 1990 (Données provisoires).
--

Des baisses furent enregistrées pour 13 des 25 premières paires de villes variant de -3.7% à -26.1%. Les plus fortes diminutions furent principalement observées au niveau des marchés intérieurs de long à moyen courriers (ex: Toronto-Vancouver (-19.9%), Montréal-Vancouver (-17.7%), Calgary-Toronto (-16.1%) Edmonton-Toronto (-16.2%)).

Pour l'année 1990, deux transporteurs régionaux et locaux additionnels, Air Atlantic et Air Nova, ont été ajouté en tant que participant à l'enquête sur l'Origine et la destination des passagers aériens. Leur nouvelle participation à cette enquête en date du 1er janvier 1990, est la source de certaines variations exagérées que l'on observe au niveau de l'analyse comparative des premiers trimestres (1990/1989). Les marchés affectés furent ceux de l'est du Canada où ces deux transporteurs sont prévalents (ex: Halifax-Montréal (22.8%), Halifax-Ottawa (20.2%), Halifax-St-John's (54.2%)).

Pour plus de amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).

TABLE 5.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, First Quarter 1990. (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1990	-	1989	1990	First Quarter 1990/1989
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
		No. - Nbre		%
1	Toronto - New York	164,700	173,540	5.4
2	Montréal - New York	71,090	84,300	18.6
3	Toronto - Tampa/St. Petersburg	48,530	81,370	67.7
4	Toronto - Chicago	63,780	68,250	7.0
5	Vancouver - Los Angeles	54,250	61,030	12.5
6	Montréal - Miami	58,120	60,170	3.5
7	Toronto - Miami	57,560	55,630	-3.4
8	Toronto - Los Angeles	53,950	55,350	2.6
9	Toronto - Boston	48,160	51,440	6.8
10	Vancouver - Hawaii	10,650	46,390	335.6
11	Toronto - San Francisco	36,920	37,040	0.3
12	Calgary - Los Angeles	36,200	32,930	-9.0
13	Montréal - Tampa/St. Petersburg	26,010	28,970	11.4
14	Toronto - Washington/Baltimore	21,080	27,880	32.3
15	Montréal - Boston	33,670	27,390	-18.7
16	Vancouver - San Francisco	25,210	26,170	3.8
17	Edmonton - Los Angeles	22,620	21,880	-3.3
18	Toronto - Philadelphia	19,190	21,410	11.6
19	Montréal - Ft. Lauderdale	16,940	21,000	24.0
20	Montréal - Los Angeles	20,500	18,940	-7.6
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	17,730	18,860	6.4
22	Toronto - Hawaii	13,460	18,580	38.0
23	Vancouver - Seattle/Tacoma	18,460	18,500	0.2
24	Toronto - Atlanta	15,960	17,640	10.5
25	Calgary - Hawaii	4,590	17,490	281.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		959,330	1,092,150	13.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,942,550	2,192,470	12.9

Preliminary first quarter 1990 data indicated that 2,192,470 passengers travelled between Canada and the United States, up 12.9% over the first quarter 1989. Previous first quarter comparison increases were 5.4% for 1988/1987 and 7.8% for 1989/1988.

As can be observed, most transborder markets experienced growth during the first quarter 1990, especially those which attracted northern travellers to warmer destinations (eg.: Toronto-Tampa/St. Petersburg (67.7%), Vancouver-Hawaii (335.6%), Toronto-Hawaii (38.0%)). The unusually high increases from various Canadian cities to the Hawaiian market reflected a switch of services from charter to scheduled. This change occurred following the takeover of Wardair in 1989 by PWA Corporation, parent of Canadian Airlines International.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1989).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre 1990. (Données provisoires)

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1990	-	1989	1990	First Quarter 1990/1989
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
		No. - Nbre		%
1	Toronto - New York	164,700	173,540	5.4
2	Montréal - New York	71,090	84,300	18.6
3	Toronto - Tampa/St. Petersburg	48,530	81,370	67.7
4	Toronto - Chicago	63,780	68,250	7.0
5	Vancouver - Los Angeles	54,250	61,030	12.5
6	Montréal - Miami	58,120	60,170	3.5
7	Toronto - Miami	57,560	55,630	-3.4
8	Toronto - Los Angeles	53,950	55,350	2.6
9	Toronto - Boston	48,160	51,440	6.8
10	Vancouver - Hawaii	10,650	46,390	335.6
11	Toronto - San Francisco	36,920	37,040	0.3
12	Calgary - Los Angeles	36,200	32,930	-9.0
13	Montréal - Tampa/St. Petersburg	26,010	28,970	11.4
14	Toronto - Washington/Baltimore	21,080	27,880	32.3
15	Montréal - Boston	33,670	27,390	-18.7
16	Vancouver - San Francisco	25,210	26,170	3.8
17	Edmonton - Los Angeles	22,620	21,880	-3.3
18	Toronto - Philadelphia	19,190	21,410	11.6
19	Montréal - Ft. Lauderdale	16,940	21,000	24.0
20	Montréal - Los Angeles	20,500	18,940	-7.6
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	17,730	18,860	6.4
22	Toronto - Hawaii	13,460	18,580	38.0
23	Vancouver - Seattle/Tacoma	18,460	18,500	0.2
24	Toronto - Atlanta	15,960	17,640	10.5
25	Calgary - Hawaii	4,590	17,490	281.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		959,330	1,092,150	13.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,942,550	2,192,470	12.9

Les données provisoires du premier trimestre 1990 indiquent que 2,192,470 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis, en hausse de 12.9% par rapport au premier trimestre 1989. Les augmentations des comparaisons antérieures pour les premiers trimestres se chiffraient à 5.4% pour 1988/1987 et 7.8% pour 1989/1988.

Tel qu'observé, la plupart des marchés transfrontaliers ont enregistré des hausses au cours du premier trimestre 1990, plus particulièrement ceux qui attirent les voyageurs en provenance des régions du nord vers les destinations plus ensoleillées (ex.: Toronto-Tampa/St. Petersburg (67.7%), Vancouver-Hawaï (335.6%), Toronto-Hawaï (38.0%)). Les augmentations plus fortes que normales observées sur plusieurs marchés canadiens vers Hawaï reflètent un changement de services entre vols nolisés et vols réguliers. Ce changement est survenu au cours de 1989 suite à la prise de possession de Wardair par la société PWA, le parent des Lignes aériennes Canadien International.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).



TABLE 6.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. April 1990 (Preliminary Data).

Rank	Airports- Transport Canada Towers	April 1990	Change April 1990/1989	Year-to- date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transport Canada	Avril	Variation Avril	Cumulatif	Variation Cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	29,941	4.2	116,958	1.5
2	Vancouver Int'l. BC-CB	25,765	-5.9	94,981	-4.5
3	Toronto Buttonville ONT	21,868	16.0	65,709	19.6
4	St. Hubert QUE	20,398	12.3	70,000	31.6
5	Boundary Bay BC-CB	18,430	-7.0	66,943	8.2
6	Victoria Int'l. BC-CB	18,326	-4.4	65,488	4.7
7	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,756	-5.5	72,440	3.6
8	Montreal Int'l. QUE	17,716	-7.5	70,956	-3.5
9	Abbotsford BC-CB	16,435	-12.2	56,106	-5.8
10	Ottawa Int'l. ONT	16,108	-2.6	60,621	-1.6
11	Quebec QUE	13,735	21.0	43,211	14.8
12	Winnipeg MAN	13,330	-0.1	49,867	2.6
13	St. Andrews MAN	12,944	-11.5	47,466	11.2
14	Toronto Island ONT	12,117	43.6	33,130	13.9
15	Springbank ALTA-ALB	11,801	-7.6	45,009	4.7
16	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,404	-8.5	45,568	10.5
17	Hamilton City ONT	11,127	-6.8	39,707	10.1
18	Pitt Meadows BC-CB	11,107	-15.8	37,714	-2.7
19	Halifax Int'l. NS-NE	10,585	12.2	39,617	8.8
20	London ONT	10,569	1.8	36,356	0.2
21	Saskatoon SASK	10,268	-10.5	38,674	0.6
22	Villeneuve ALTA-ALB	9,441	-7.8	36,007	25.4
23	St. Honore QUE	9,339	20.5	20,296	10.1
24	Thunder Bay ONT	9,141	-8.5	33,684	-7.2
25	Langley BC-CB	9,141	-7.3	35,115	-0.6
	Total - above airports/Aéroports ci-dessus	368,792	-1.0	1,321,623	5.0
	Total - Transport Canada Towers (60)/				
	Total - Tours de Transport Canada (60)	534,975	-1.8	1,900,169	3.5

In April 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 1.8% from April of 1989. Itinerant movements decreased by 0.4% to 317,448 while local movements decreased by 3.9% to 217,527 when compared to the same month last year.

In the first four months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 3.5% over the same period last year. Itinerant movements are up 4.0% to 1,168,347 while local movements have increased by 2.6 over the first four months of 1989 to 731,822.

The largest percentage increase in April was 68.4% at Sydney, N.S. The largest decrease was 36.2% at Penticton, B.C.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 6.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transport Canada. Avril 1990 (données provisoires).

Au cours du mois d'avril 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une diminution de 1.8% par rapport au mois d'avril 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 317,448 soit une baisse de 0.4% par rapport au mois d'avril 1989 alors que les mouvements locaux ont diminué de 3.9% pour atteindre 217,527.

Au cours des quatre premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 3.5% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,168,347 soit une hausse de 4.0% par rapport aux quatre premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 2.6% pour s'établir à 731,822.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistré à Sydney, N.E., soit une hausse de 68.4%. La plus forte diminution a été enregistré à Penticton, C.B., soit une baisse de 36.2%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

November 1990

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Novembre 1990

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



Service Bulletin

Bulletin de service

# Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 22, No. 12

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational and financial data on scheduled and charter services reported by Air Canada and Canadian Airlines International for the first three quarters of 1990 show a year-to-date operating income of \$105 million, an increase of 40% over the same period of 1989.

Available on CANSIM: Matrix 385.

- o Preliminary data indicate that employment and fuel consumption decline between the first quarters of 1989 and 1990. At approximately 49,000, employment by Canadian air carriers was 2% lower than first quarter 1989. Level I carriers lead Canadian airlines to a 2% decline in first quarter turbo fuel consumption.
- o Preliminary second quarter 1990 data show an increase of 1% in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1989.
- o In May 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 7% from May of 1989.

## Recent Releases

- o Air Carrier Operations in Canada, July-September 1989 (Catalogue No. 51-002).
- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, April-June 1989 (Catalogue No. 51-005).
- o Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, 1989, (Catalogue No. 51-204).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in December 1990.

Vol. 22, N° 12

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers et d'affrètement d'Air Canada et les Lignes aériennes canadien International Ltée indiquent un gain d'exploitation de 105 millions de dollars pour les neuf premiers mois de 1990, une augmentation de 40% par rapport à la même période de 1989.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

- o Les données provisoires indiquent que l'emploi et la consommation de carburant ont accusé un repli entre les premiers trimestres de 1989 et 1990. Le nombre d'employés des transporteurs aériens canadiens était de 2% inférieur au niveau atteint au cours du premier trimestre de 1989, s'établissant à environ 49,000. Les transporteurs de niveau I ont mené les compagnies aériennes canadiennes vers une baisse de 2% dans la consommation de carburant à turbine au cours du premier trimestre.
- o Les données provisoires du deuxième trimestre de 1990 indiquent une augmentation de 1% des marchandises embarquées et débarquées sur les principaux services réguliers par rapport à la même période en 1989.
- o Au cours du mois de mai 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 7% par rapport au mois de mai 1989.

## Mises en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet-septembre 1989 (N° 51-002 au catalogue).
- o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, avril-juin 1989 (N° 51-005 au catalogue).
- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, 1989, (N° 51-204 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, décembre 1990.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.





TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, September 1990, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, septembre 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	September 1990 Septembre	Change Over previous year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-date 1990 Année à ce jour 1990	Change Year-to-date Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,130	-4.7	10,001	-6.2	- Intérieur
- International	584	-1.8	5,255	3.1	- International
- Total	1,714	-3.8	15,256	-3.2	- Total
Passengers - Charter	84	-25.7	1,274	-25.4	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,798	-5.1	16,530	-5.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 795 767	-3.9	15 611 026	-5.2	Réguliers - Intérieur
- International	2 446 371	-1.5	20 709 236	3.5	- International
- Total	4 242 139	-2.5	36 320 262	-0.5	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	251 178	-40.6	3 362 756	-37.6	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 493 317	-5.9	39 583 019	-5.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 767 774	-5.1	51 659 506	-1.9	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	274 779	-50.4	3 887 146	-42.3	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 042 554	-8.9	55 546 652	-6.4	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	73.5	...	70.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	91.4	...	83.9	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	74.4	...	71.3	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	31 077	-16.3	318 916	0.2	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	169	-67.2	2 111	-53.2	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	31 246	-17.0	321 027	-0.5	chandises - Total
Hours Flown	56	-8.2	528	-4.5	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	301 748	-9.5	2 756 525	-6.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, July, August, September 1990 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances(1) des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet, août, septembre 1990 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIERES
	1990 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1990 Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>July</b>					<b>Juillet</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	504,409	1.1	2,985,231	4.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	14,657	-38.9	137,719	-36.9	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	532,825	-1.7	3,234,115	0.4	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	485,914	-1.8	3,234,098	-1.0	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	18,436	-2.8	131,282	-1.7	Total des frais d'intérêt
<b>August</b>					<b>Août</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	547,638	2.9	3,532,869	3.9	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	13,172	-41.5	150,891	-37.4	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	577,312	-1.0	3,811,427	0.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	494,708	-0.4	3,728,806	-0.9	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	20,785	19.9	152,067	0.8	Total des frais d'intérêt
<b>September</b>					<b>Septembre</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	490,906	3.2	4,023,775	3.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	11,681	-34.6	162,572	-37.2	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	516,254	0.1	4,327,681	0.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	493,756	1.9	4,222,562	-0.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	18,368	-1.8	170,435	0.5	Total des frais d'intérêt

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

Figure 1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the month of October 1989.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$105.1 million as of September 1990. For the same period of 1989, these carriers recorded a \$74.8 million operating income.

Figure 1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from September 1989 to September 1990.



For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

La figure 1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour le mois d'octobre 1989.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un gain d'exploitation de 105.1 millions de dollars pour les neuf premiers mois de 1990. Au cours de la même période en 1989, ces transporteurs avaient enregistré un gain d'exploitation de 74.8 millions de dollars.

Figure 1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de septembre 1989 à septembre 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Employment and Fuel Data, Levels I-III(I),  
First Quarter 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Données sur les effectifs et le carburant, Niveaux I-III(I),  
Premier trimestre 1990 (données provisoires).

		Total		Level I Niveau I		Levels II-III Niveaux II-III	
		1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation
		%		%		%	
<b>Employees and Wages - Employés et salaires</b>							
Pilots and Co-Pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	5,400	-4.0	2,995	-6.4	2,405	-0.8
Salaries and Wages - Salaires et traitements	\$'000	101,018	-1.1	76,933	-1.1	24,085	-1.0
Other Flight Personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	7,921	-2.0	5,874	-10.0	2,047	31.7
Salaries and Wages - Salaires et traitements	\$'000	62,742	8.0	52,142	4.0	10,600	33.4
General Management and Administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	4,201	8.2	2,508	11.3	1,693	3.9
Salaries and Wages - Salaires et traitements	\$'000	46,474	12.6	32,120	13.4	14,355	10.9
Maintenance Labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	7,591	-2.9	5,717	-3.0	1,874	-2.5
Salaries and Wages - Salaires et traitements	\$'000	73,136	4.0	57,819	5.3	15,317	-0.8
Aircraft and Traffic Servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	15,655	-4.6	13,719	-5.7	1,936	3.4
Salaries and Wages - Salaires et traitements	\$'000	125,983	0.8	115,985	0.6	9,998	3.3
Other Personnel - Autre personnel	No.-Nbre	7,986	-1.3	7,621	1.3	275	-42.0
Salaries and Wages - Salaires et traitements	\$'000	77,516	0.0	75,829	1.7	1,687	-42.7
Total Average Number of Employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	48,664	-2.3	38,434	-3.8	10,230	3.6
Total Salaries and Wages	\$'000	468,869	-1.1	410,828	2.4	58,041	-20.8
<b>Fuel and Oil - Carburant et huile</b>							
Turbine Fuel - Carburant à turbine	L'000	1 138 394	-1.8	891 593	-5.5	246 801	14.4
Cost - Coût	\$'000	322,788	14.4	247,680	11.7	75,108	24.4
Gasoline - Essence	L'000	4 606	-29.1	-	...	4 606	-29.1
Cost - Coût	\$'000	2,727	-26.1	-	...	2,727	-26.1
Turbine Oil - Huile à turbine	L'000	216	-10.9	82	-17.3	135	-6.4
Cost - Coût	\$'000	1,435	-9.4	405	-18.1	1,030	-5.4
Piston Oil - Huile moteur à piston	L'000	45	-45.5	-	...	45	-45.5
Cost - Coût	\$'000	118	-22.6	-	...	118	-22.6

(1) Some totals may not add due to rounding.

(1) Certains totaux ne sont pas juste à cause de données arrondies.

The merger of Wardair and Canadian Airlines contributed to the 6.4% decline in the number of pilots and 10.0% decrease in other flight personnel among Level I carriers.

Suite à la fusion de Wardair et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, le nombre de pilotes employés par les transporteurs de niveau I a baissé de 6.4% et le nombre d'employés de la catégorie 'autre personnel navigant' a diminué de 10.0%.

Between the first quarters of 1989 and 1990, many Level II carriers upgraded and expanded their fleets. With new equipment and longer routes, Level II and III carriers employed 31.7% more flight staff and increased their turbine fuel consumption 14.4%.

Entre le premier trimestre de 1989 et le premier trimestre de 1990, plusieurs transporteurs de niveau II ont amélioré et agrandi leur flotte. Equipés de nouveaux appareils et exploitant de plus longues routes, les transporteurs de niveaux II et III ont connu une hausse de 31.7% du personnel navigant et une augmentation de 14.4% de la consommation de carburant à turbine.

For further information, please contact Bradley Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 4.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Second Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank 1990	Airports	Second Quarter 1989	Second Quarter 1990	Change 1990/1989
Rang	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ONT	73 465	79 068	7.6
2	Vancouver International BC-CB	30 462	29 978	-1.6
3	Montréal/Mirabel International QUE-QUÉ	22 710	21 806	-4.0
4	Calgary International ALTA-ALB	9 804	10 672	8.9
5	Montréal/Dorval International QUE-QUÉ	9 723	8 045	-17.3
6	Halifax International NS-NE	7 886	7 780	-1.3
7	Edmonton International ALTA-ALB	7 354	7 718	5.0
8	Winnipeg International MAN	7 757	7 460	-3.8
9	Ottawa International ONT	1 790	2 177	21.6
10	Moncton NB	1 481	1 543	4.2
11	St John's NFLD-TN	1 727	1 535	-11.1
12	Goose Bay NFLD-TN	784	912	16.3
13	Regina SASK	676	620	-8.3
14	Yellowknife NWT-TNO	682	575	-15.7
15	Iqaluit NWT-TNO	602	465	-22.8
16	Kuujuaq QUE-QUÉ	450	451	0.2
17	Saskatoon SASK	403	397	-1.5
18	Resolute Bay NWT-TNO	409	346	-15.4
19	Sandspit BC-CB	226	270	19.5
20	Thunder Bay ONT	267	255	-4.5
21	Whitehorse YT-TY	221	253	14.8
22	Norman Wells YT-TY	262	241	-8.0
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	289	235	-18.7
24	Nanisivik NWT-TNO	220	213	-3.2
25	Inuvik NWT-TNO	226	209	-7.5
26	Québec QUE-QUÉ	280	205	-26.8
27	Charlottetown PEI-IPE	315	203	-35.6
28	Cambridge Bay NWT-TNO	186	132	-29.0
29	Val D'Or QUE-QUÉ	162	127	-21.6
30	Kuujuarapik QUE-QUÉ	139	125	-10.1
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		180 955	184 015	1.7
Total Canada		183 119	185 493	1.3

Preliminary second quarter 1990 data show an increase of 1.3% (2 374 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1989. Only nine of the top 30 airports had increases in cargo volume over the comparison period.

Enplaned and deplaned cargo at Lester B. Pearson International increased by 5 603 tonnes (7.6%). The other international segments accounted for 50.0% of this increase, while 39.0% of the increase occurred on transborder segments.

Calgary International had the second largest absolute increase, handling 868 additional tonnes of cargo. For Calgary, domestic segment cargo decreased by 3.5% while transborder and other international increased by 122.7% and 60.2% respectively. A new service by Federal Express accounted for a large part of the transborder increase.

A new Luxembourg-Edmonton service by Cargolux Airlines was partly responsible for the increase at Edmonton International. The 21.6% increase at Ottawa International was mostly due to KLM's new Ottawa-Halifax-Amsterdam route.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 4.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - Deuxième trimestre, 1990 (données provisoires).

Second Quarter 1989	Second Quarter 1990	Change 1990/1989
Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
(tonnes)	(tonnes)	%
73 465	79 068	7.6
30 462	29 978	-1.6
22 710	21 806	-4.0
9 804	10 672	8.9
9 723	8 045	-17.3
7 886	7 780	-1.3
7 354	7 718	5.0
7 757	7 460	-3.8
1 790	2 177	21.6
1 481	1 543	4.2
1 727	1 535	-11.1
784	912	16.3
676	620	-8.3
682	575	-15.7
602	465	-22.8
450	451	0.2
403	397	-1.5
409	346	-15.4
226	270	19.5
267	255	-4.5
221	253	14.8
262	241	-8.0
289	235	-18.7
220	213	-3.2
226	209	-7.5
280	205	-26.8
315	203	-35.6
186	132	-29.0
162	127	-21.6
139	125	-10.1

Total of Top 30 Airports/ 180 955 184 015 1.7

Total Canada 183 119 185 493 1.3

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1990 indiquent une augmentation de 1.3% (2 374 tonnes) des marchandises embarquées et débarquées sur les principaux services réguliers par rapport à la même période en 1989. Seulement neuf des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises par rapport à la période comparative.

Les marchandises embarquées et débarquées à l'aéroport international Lester B. Pearson ont augmenté de 5 603 tonnes (7.6%). Le secteur "autres internationaux" explique 50.0% de cette hausse, alors que le secteur transfrontalier explique 39.0% de la hausse.

L'aéroport international de Calgary a enregistré la deuxième plus forte croissance en termes de valeur absolue avec 868 tonnes de marchandises additionnelles. À cet aéroport, les marchandises dans le secteur intérieur ont baissé de 3.5% alors que dans les secteurs "transfrontalier" et "autres internationaux", elles ont augmenté de 122.7% et 60.2% respectivement. Un nouveau service offert par Federal Express explique une part importante du gain dans le secteur transfrontalier.

Le nouveau service Luxembourg-Edmonton de Cargolux Airlines est en partie responsable de l'augmentation à l'aéroport international d'Edmonton. Le gain de 21.6% à l'aéroport international d'Ottawa est surtout attribuable au nouveau service Ottawa-Halifax-Amsterdam offert par KLM.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 5.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. May 1990 (Preliminary Data).

Rank Airports - Transport Canada Towers  
Rang Aéroports - Tours de Transports Canada

1	Lester B. Pearson Int'l. ONT
2	Vancouver Int'l. BC-CB
3	St. Hubert QUE-QUÉ
4	Toronto Buttonville ONT
5	Boundary Bay BC-CB
6	Victoria Int'l. BC-CB
7	Montreal Int'l. QUE-QUÉ
8	Calgary Int'l. ALTA-ALB
9	Abbotsford BC-CB
10	Ottawa Int'l. ONT
11	Quebec QUE-QUÉ
12	Winnipeg MAN
13	St. Andrews MAN
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB
15	Langley BC-CB
16	Pitt Meadows BC-CB
17	Toronto Island ONT
18	Hamilton City ONT
19	London ONT
20	Springbank ALTA-ALB
21	Halifax Int'l. NS-NE
22	Villeneuve ALTA-ALB
23	St. Honore QUE-QUÉ
24	Oshawa ONT
25	Waterloo-Guelph ONT

Total- above airports/Aéroports ci-dessus

Total - Transport Canada Towers (60)/

Total - Tours de Transports Canada (60)

TABLEAU 5.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mai 1990 (données provisoires).

May  
1990  
Mai

Change  
May  
1990/1989  
Variation  
Mai

Year-to-date  
1990  
Cumulatif

Change  
Year-to-date  
1990/1989  
Variation  
Cumulative

	%		%
31,036	8.7	147,994	3.0
28,507	-5.1	123,488	-4.7
26,206	42.1	96,206	34.3
22,755	22.0	88,464	20.2
21,194	25.5	88,137	11.9
20,942	12.4	86,430	6.5
19,721	-8.9	90,677	-4.7
19,016	-2.1	91,456	2.4
18,352	-7.1	74,458	-6.1
17,751	14.7	78,372	1.7
15,730	12.2	58,941	14.1
15,520	9.7	65,387	4.2
14,588	23.3	62,054	13.8
13,024	6.2	58,592	9.5
12,892	32.9	48,007	6.6
12,764	21.1	50,478	2.4
12,734	36.9	45,864	19.4
11,538	-7.7	51,245	5.5
11,518	15.7	47,874	3.5
11,425	-0.3	56,434	3.6
10,595	5.7	50,212	8.1
10,031	21.5	46,038	24.5
9,694	4.6	29,990	8.3
9,688	-5.1	38,346	-3.5
9,523	5.2	40,853	21.0

406,744 9.9 1,715,997 6.7

585,890 6.8 2,486,059 4.2

In May 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 6.8% from May of 1989. Itinerant movements increased by 5.1% to 352,435 while local movements increased by 9.4% to 233,455 when compared to the same month last year.

In the first five months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 4.2% over the same period last year. Itinerant movements are up 4.3% to 1,520,782 while local movements have increased by 4.1% to 965,277.

The largest percentage increase in May was 42.1% at St Hubert, Que. The largest decrease was 28.7% at Gander International, Nfld.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours du mois de mai 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 6.8% par rapport au mois de mai 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 352,435 soit une augmentation de 5.1% par rapport au mois de mai 1989 alors que les mouvements locaux ont augmentés de 9.4% pour atteindre 233,455.

Au cours des cinq premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.2% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,520,782 soit une augmentation de 4.3% par rapport aux cinq premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 4.1% pour s'établir à 965,277.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St Hubert, Qué, soit une hausse de 42.1%. La plus forte diminution a été enregistrée à Gander, T.N. soit une baisse de 28.7%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).



HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

November 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Novembre 1990

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.





## Service Bulletin

## Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

## HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd for the first ten months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 5.3% while international passenger-kilometres increased by 3.1% over the same period of 1989.

Available on CANSIM: Matrix 385.

- o Preliminary data indicate that net losses of Level I-III Canadian carriers rose 45% to \$78 million during the first quarter of 1990.
- o Preliminary second quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 968,906, down 9.4% from the 1989 figure.
- o Total passengers enplaned and deplaned during the second quarter of 1990 increased by 1.7% over the same period of the previous year.

## Special Review

Transborder Scheduled Air Passenger Origin and Destination - 1968 to 1989.

## Recent Releases

- o Air Carrier Operations in Canada, October-December 1989 (Catalogue No. 51-002).
- o Air Charter Statistics, 1989 (Catalogue No. 51-207).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1991.

## FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les dix premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 5.3% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 3.1% par rapport à la même période de 1989.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

- o Les données provisoires montrent que les pertes nettes des transporteurs canadiens de niveaux I-III ont augmenté de 45% atteignant \$78 millions au cours du premier trimestre de 1990.
- o Les données provisoires du deuxième trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur les vols nolisés internationaux a atteint 968,906, soit une diminution de 9.4% comparé à la même période en 1989.
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 1.7% au cours du deuxième trimestre de 1990 comparé à la même période de l'année précédente.

## Revue spéciale

Origine et destination des passagers aériens sur vols transfrontaliers réguliers - 1968 à 1989.

## Mises en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, octobre-décembre 1989 (N° 51-002 au catalogue).
- o Statistiques des affrètements aériens, 1989 (N° 51-207 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, October 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, octobre 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	October 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Octobre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers					Passagers - Réguliers
Scheduled - Domestic	1,092	-5.8	11,093	-6.1	- Intérieur
- International	531	-0.7	5,786	2.7	- International
- Total	1,623	-4.2	16,879	-3.3	- Total
Passengers - Charter	80	-26.6	1,354	-25.5	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,703	-5.5	18,233	-5.4	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 659 032	-5.7	17 270 068	-5.3	- Intérieur
- International	2 048 812	-0.2	22 758 048	3.1	- International
- Total	3 707 844	-2.7	40 028 117	-0.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrè-
Charter	182 594	-43.0	3 445 351	-37.9	tements
Passenger-kilometres - Total	3 890 439	-5.9	43 473 468	-5.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	5 541 907	-2.2	57 201 414	-1.9	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	217 111	-49.7	4 104 258	-42.7	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	5 759 019	-5.6	61 305 672	-6.4	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	66.9	...	70.0	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	84.1	...	83.9	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	67.6	...	70.9	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	136 948	7.4	1 217 577	6.4	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	172	-88.9	6 171	-69.8	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	137 120	6.2	1 223 748	5.1	Total
Hours Flown	57	-3.4	585	-4.4	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	289 933	-6.9	3 046 457	-6.7	Consommation de carburant à turbo-
					moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I Air Carriers consist of Air Canada and  
Canadian Airlines International Ltd.

A year to date comparison of the Level I scheduled data for October 1990 over October 1989 shows that domestic passenger-kilometres decreased by 5.3% while international passenger-kilometres increased by 3.1%.

For more information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada et les  
Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Une comparaison des données sur les services réguliers pour les dix premiers mois de 1990 par rapport à la même période en 1989 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 5.3% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 3.1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Financial Statistics for Canadian Air Carriers,  
First Quarter 1990 (Preliminary Data).(1)

TABLEAU 2.

Statistiques financières des transporteurs aériens  
canadiens, premier trimestre 1990 (données provi-  
soires).(1)

	Levels I-III Niveaux I-III		Level I Niveau I		Levels II-III Niveaux II-III		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	1990	Change 1990/1989 Variation	
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
<b>Operating Revenues</b>							<b>Recettes d'exploitation</b>
Scheduled Services	1,371,891	7.9	1,174,044	6.8	197,847	14.6	Services réguliers
Charter Services	261,749	-3.3	84,527	-28.1	177,222	15.7	Services d'affrètement
Total(2)	1,703,420	5.5	310,015	2.9	393,405	15.1	Total(2)
<b>Operating Expenses</b>	<b>1,801,099</b>	<b>5.1</b>	<b>1,405,817</b>	<b>1.8</b>	<b>395,282</b>	<b>18.8</b>	<b>Dépenses d'exploitation</b>
<b>Operating Income (loss)</b>	<b>(97,679)</b>	<b>-1.0</b>	<b>(95,802)</b>	<b>-11.1</b>	<b>(1,877)</b>	<b>...</b>	<b>Revenu (perte) d'exploitation</b>
<b>Non-Operating Accounts</b>							<b>Comptes hors exploitation</b>
Capital Gains - Net	23,136	-54.2	21,003	-57.7	2,133	154.5	Gains de capital - Nets
Interest Accounts	(45,902)	-14.7	(25,412)	-25.3	(20,490)	3.5	Comptes d'intérêt
Total(2)	(22,033)	368.0	(4,731)	...	(17,302)	-8.6	Total(2)
<b>Net Income (loss)(3)</b>	<b>(78,950)</b>	<b>45.0</b>	<b>(58,322)</b>	<b>34.3</b>	<b>(20,628)</b>	<b>87.4</b>	<b>Revenu net (perte)(3)</b>

(1) Some totals may not add due to rounding.

(1) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

(2) Totals contain more constituent items than shown on this table.

(2) Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés.

(3) After provision for income taxes.

(3) Après provision pour l'impôt sur le revenu.

Canadian Level I-III air carriers' losses increased 45.0% during the first quarter of 1990. Losses for Level II and III carriers rose 87.4% while Level I carriers increased 34.3%. A \$9.1 million operating income became a \$1.9 million operating loss for Level II and III carriers. First quarter operating losses for Level I airlines dropped 11.1% between 1989 and 1990. Intense price competition among charter carriers in 1989 resulted in a 15.7% rise in first quarter charter income for Level II and III airlines in 1990. The merger of Wardair and Canadian Airlines International Ltd. caused a reduction in the number of charter passengers on Level I carriers, which contributed to a 28.1% decrease in Level I charter revenues.

Les pertes des transporteurs aériens canadiens de niveaux I-III ont augmenté de 45.0% au cours du premier trimestre de 1990. Les pertes des transporteurs de niveaux II et III ont augmenté de 87.4% tandis que celles des transporteurs de niveau I ont augmenté de 34.3%. Un revenu d'exploitation de \$9.1 millions a fait place à une perte d'exploitation de \$1.9 million pour les transporteurs de niveaux II et III. Les pertes d'exploitation du premier trimestre pour les compagnies aériennes de niveau I ont baissé de 11.1% entre 1989 et 1990. La guerre de prix intense entre les affréteurs survenue en 1989 a résulté en une augmentation de 15.7% du revenu provenant des services d'affrètement des transporteurs de niveaux II et III pour le premier trimestre de 1990. L'amalgamation de Wardair et les Lignes aériennes Canadien International Ltée a causé une diminution du nombre de passagers sur les vols affrétés des transporteurs de niveau I, ce qui a contribué à une diminution de 28.1% des recettes pour les services d'affrètement de niveau I.

For further information, please contact Mr. G. Baldwin (819-997-6190).

Pour plus d'information, veuillez contacter M. G. Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Second Quarter 1990. (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, deuxième trimestre 1990 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1990/1989
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation deuxième trimestre
						%
1	Lester B Pearson International ONT	4,126,230	380,062	615,781	5,122,073	0.2
2	Vancouver International BC-CB	1,802,004	530,652	120,866	2,453,522	7.1
3	Montreal/Dorval Intl QUE-QUE	1,146,325	404,131	60,790	1,611,246	-2.5
4	Calgary International ALTA-ALB	1,004,623	149,783	25,929	1,180,335	6.0
5	Ottawa International ONT	547,928	151,226	6,694	705,848	0.6
6	Halifax International NS-NÉ	381,835	257,705	20,293	659,833	10.1
7	Winnipeg International MAN	496,130	59,426	10,421	565,977	-3.0
8	Montréal/Mirabel Intl QUE-QUE	348,929	13,852	183,921	546,702	-0.2
9	Edmonton International ALTA-ALB	477,478	13,334	14,849	505,661	3.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	125,014	129,945	325	255,824	-2.1
11	Victoria International BC-CB	29,992	177,577	2,269	209,838	12.3
12	Quebec QUE-QUE	40,280	134,139	18,528	192,947	-7.4
13	St John's Nfld-TN	101,027	82,357	2,610	185,994	2.3
14	Saskatoon SASK	131,080	27,752	1,370	160,202	5.4
15	Regina SASK	127,233	29,057	2,120	158,400	2.1
16	Thunder Bay ONT	92,562	45,107	5	137,674	2.5
17	Kelowna BC-CB	57,725	37,766	438	95,929	6.9
18	Toronto Island ONT	-	84,019	-	84,019	9.1
19	Prince George BC-CB	46,557	28,960	-	75,517	9.0
20	Moncton NB	28,214	41,058	4	69,276	-4.2
21	Fredericton NB	22,486	42,954	-	65,440	14.9
22	Saint John NB	20,259	40,112	-	60,371	-4.1
23	Yellowknife NWT-TNO	21,138	35,082	-	56,220	5.7
24	Sudbury ONT	-	51,205	-	51,205	-10.8
25	Charlottetown PEI-IPÉ	11,367	38,402	128	49,897	3.3
26	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	49,498	-	49,498	10.0
27	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	48,021	-	48,021	0.5
28	London ONT	-	45,496	1,484	46,980	-27.9
29	Sault Ste Marie ONT	-	43,803	-	43,803	-14.5
30	Windsor ONT	426	42,423	179	43,028	-28.7
31	Deer Lake Nfld-TN	5,097	37,712	-	42,809	8.8
32	Sydney NS-NÉ	-	40,481	-	40,481	-3.9
33	Timmins ONT	-	37,488	90	37,578	-18.8
34	Sept-Îles QUE-QUE	-	36,610	-	36,610	1.2
35	Fort St John BC-CB	18,083	16,709	-	34,792	3.1
36	Nanaimo BC-CB	-	34,172	130	34,302	0.6
37	Whitehorse YT-TY	30,451	3,336	-	33,787	13.6
38	Kamloops BC-CB	-	31,176	126	31,302	2.9
39	Bagotville/Saguenay QUE-QUE	3	31,146	123	31,272	-1.0
40	Prince Rupert BC-CB	12,752	17,861	607	31,220	-4.3
41	Gander International Nfld-TN	172	29,781	753	30,706	-0.4
42	Hamilton ONT	-	24,462	5,355	29,817	-31.3
43	Val d'Or QUE-QUE	2,973	26,004	-	28,977	0.4
44	Lethbridge ALTA-ALB	-	28,253	78	28,331	-8.9
45	Terrace BC-CB	14,880	13,446	-	28,326	10.7
46	Rouyn QUE-QUE	-	26,050	-	26,050	-5.4
47	Grande Prairie ALTA-ALB	-	25,906	-	25,906	-0.1
48	Fort McMurray ALTA-ALB	15,093	10,223	-	25,316	11.6
49	Cranbrook BC-CB	-	25,185	130	25,315	11.6
50	Castlegar BC-CB	-	25,284	-	25,284	7.3
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		11,286,336	3,736,189	1,096,396	16,118,921	1.8
Total Canada		11,389,429	4,432,349	1,112,482	16,934,260	1.7

**Overall**

Total passengers enplaned and deplaned during the second quarter of 1990 increased by 1.7% over the same period of the previous year. This brought the total traffic volume to 16.9 million.

The distribution by type of service was as follows: major scheduled services 67.3%, regional and local scheduled services 26.2% and major charter services 6.6%.

**Major Scheduled Services**

For major scheduled services, traffic enplaned and deplaned on domestic segments declined by 451,605 while the volume on transborder and other international segments increased by 124,182 and 87,255 respectively.

Major scheduled traffic at Montreal International declined by 142,602 (11.1%). However, regional and local scheduled services had an increase of 88,436 at this airport.

St. John's also had a large drop in enplaned and deplaned passengers on major scheduled services (28,562 passengers, 22.0%). This, however, was more than offset by an increase of 33,421 passengers on regional and local scheduled services.

**Regional and Local Scheduled Services**

Of the three types of services for which data are presented in Table 3, the regional and local scheduled services showed the strongest growth in percentage terms for the second quarter 1990 relative to the same period in 1989. An increase of 12.6% was recorded which brings the market share for the regional and local carriers to 26.2% of the total market.

The total of the top 50 airports for regional and local scheduled services (3,736,189) represented slightly more than 84% of the total regional and local traffic. Some of the larger gains were recorded in the Atlantic Provinces where Halifax, St John's, Fredericton and Deer Lake to name a few, recorded very strong growth mainly due to a shift in traffic from the major scheduled carriers to their regional and local affiliates.

**Major Charter Services**

Passengers enplaned and deplaned on major charter services increased by 25,864 (2.4%) from the second quarter of 1989 to the second quarter of 1990.

On a sector basis, domestic segment traffic increased by 219.3% (110,135 passengers). On the other hand, transborder and other international segment traffic decreased by 3.7% (17,263 passengers) and 11.8% (67,008 passengers) respectively.

The top two airports, with respect to charter volume, both had decreases over the comparison period. Traffic at Lester B. Pearson International declined by 7.4% while Mirabel International had 4.0% fewer charter passengers. The third place airport, Vancouver International, had an increase of 55.7%. This was mostly on domestic segment traffic.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

**Vue d'ensemble**

Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 1.7% au cours du deuxième trimestre de 1990 comparé à la même période de l'année précédente. Le volume total de trafic a donc atteint 16.9 millions.

La répartition par type de services était la suivante: principaux services réguliers 67.3%, services régionaux et locaux réguliers 26.2% et principaux service d'affrètement 6.6%.

**Les principaux services réguliers**

En ce qui a trait aux principaux services réguliers, le trafic embarqué et débarqué relatif au secteur domestique a diminué de 451,605 alors que les volumes pertinents au secteur transfrontalier et autre international a augmenté de 124,182 et 87,255 respectivement.

Le trafic sur les principaux services réguliers à l'aéroport international de Montréal a diminué de 142,602 (11.1%). Par contre, à cet aéroport les services réguliers régionaux et locaux ont augmenté de 88,436.

À l'aéroport de St. John's une forte diminution des passagers embarqués et débarqués voyageant sur les principaux services réguliers fut notée (-28,562 passagers, -22.0%). Par contre, cette diminution fut plus que compensée par une hausse de 33,421 passagers voyageant sur les services réguliers régionaux et locaux.

**Les services réguliers régionaux et locaux**

Parmi les trois types de services pour lesquels les données sont présentées au Tableau 3, les services réguliers régionaux et locaux ont enregistré la plus forte hausse en pourcentage au cours du deuxième trimestre 1990 comparativement à la même période en 1989. Une augmentation de 12.6% fut enregistrée pour les transporteurs régionaux et locaux qui maintenant capturent 26.2% du marché total.

Le total des 50 premiers aéroports pour les services réguliers régionaux et locaux (3,736,189) représente un peu plus de 84% du trafic total régional et local. Certaines augmentations très fortes furent enregistrées dans les provinces de l'Atlantique où les aéroports d'Halifax, St John's, Fredericton et Deer Lake ont connu une forte croissance principalement due à un transfert de trafic entre les principaux transporteurs et leurs affiliés régionaux et locaux.

**Principaux services d'affrètement**

Entre le deuxième trimestre 1989 et le deuxième trimestre 1990, les passagers embarqués et débarqués ayant voyagé sur les principaux services d'affrètement ont augmenté de 25,864 (2.4%).

Sur une base sectorielle, le trafic intérieur a augmenté de 219.3% (110,135 passagers). Par contre, les secteurs transfrontalier et autres internationaux, ont diminué de 3.7% (17,263 passagers) et 11.8% (67,008 passagers) respectivement.

Les deux premiers aéroports, en ce qui concerne le volume d'affrètement, ont tous deux, diminué au cours de la période de comparaison. Le trafic à l'aéroport international de Lester B. Pearson a diminué de 7.4% alors que celui de l'aéroport international de Mirabel a enregistré 4.0% moins de passagers sur les vols d'affrètements. En troisième position, l'aéroport international de Vancouver, a connu une augmentation de 55.7%, principalement attribuable au trafic intérieur.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1386).



TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. Second Quarters 1988 to 1990 (Preliminary Data).

Region	Second Quarter 1988 Deuxième trimestre	Second Quarter 1989 Deuxième trimestre
Africa	-	--
Asia	-	--
Europe	240,825	293,763
Southern	222,466	291,869
United States	404,534	483,846
<b>Total</b>	<b>867,825</b>	<b>1,069,481</b>

Preliminary second quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 968,906, down 9.4% from the 1989 figure.

The United States region with 458,159 passengers was the most popular destination for Canadians during the second quarter of 1990. This was a 5.3% decrease (25,387 less passengers) from the corresponding quarter of 1989. Since 1971, there have been only two other decreases for this region in the second quarter and they occurred in 1983 and 1986. Florida, the major charter market for the United States region, decreased from 290,752 passengers to 279,011, for a quarter over quarter decrease of 4.0%. The Nevada market decreased from 114,060 to 113,211 passengers while Hawaii showed a substantial quarter over quarter decrease of 92.5%, from 28,453 passengers to 2,414 passengers. Air carriers such as Holidair Airways Inc., Points of Call and Wardair, which served the Nevada and Hawaii market in the second quarter of 1989, were no longer in existence by the second quarter of 1990.

The Southern region, with 226,415 passengers lost almost all of the passengers it had gained in the second quarter of 1989 and found itself back at the second quarter 1988 passenger level. The last year this region experienced a decrease in this quarter was 1984. As usual, Mexico was the most popular destination with 93,084 passengers, down 17,831 passengers from second quarter 1989. The Dominican Republic maintained second position with 58,825 passengers, a decrease of 14,070 passengers from second quarter 1989. The disappearance of Minerve Canada, Odyssey International, Vacationair, Wardair and Holidair Airways from the charter market, along with their competitive prices, contributed to the Southern region decreases. Cuba was the only country in the Southern region to experience a large increase (8,592 passengers) in passenger traffic, the number increasing from 14,054 in second quarter 1989 to 22,646 in second quarter 1990.

Of the three major regions, Europe experienced the smallest second quarter 1990 over second quarter 1989 decrease; spring and summer are Europe's busy seasons for travellers. The United Kingdom (118,019 passengers) and France (75,236 passengers) were the two most popular European destinations during the spring of 1990.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Deuxièmes trimestres 1988 à 1990 (données provisoires).

Region	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Change 1989/1988 Variation	Change 1990/1989 Variation	Région
		%	%	
Africa	1,306	...	...	Afrique
Asia	201	...	...	Asie
Europe	282,825	22.0	-3.7	Europe
Southern	226,415	31.2	-22.4	Sud
United States	458,159	19.6	-5.3	États-Unis
<b>Total</b>	<b>968,906</b>	<b>23.2</b>	<b>-9.4</b>	<b>Total</b>

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur les vols nolisés internationaux a atteint 968,906, soit une diminution de 9.4% comparé à la même période en 1989.

La région des États-Unis, avec ses 458,159 passagers, encore une fois, a été la destination la plus populaire au cours du deuxième trimestre de 1990. Ceci constitue une diminution de 5.3%, ou 25,387 passagers de moins, qu'au trimestre correspondant de 1989. Depuis 1971, il y eût deux autres déclinés de trafic pour cette région au deuxième trimestre, soit en 1983 et 1986. La Floride, le plus gros marché à l'intérieur de la région États-Unis, est passée de 290,752 passagers à 279,011 du deuxième trimestre de 1989 au deuxième de 1990, soit une baisse de 4.0%. Le trafic du Nevada est passé de 114,060 à 113,211 passagers tandis que celui d'Hawaï a chuté de 92.5% passant de 28,453 à 2,414 passagers. Des transporteurs tels que Holidair Airways Inc., Points of Call et Wardair qui desservaient les marchés Nevada et Hawaï au deuxième trimestre de 1989 n'existaient plus au deuxième trimestre de 1990.

Les 226,415 passagers de la région du Sud effacent ainsi le gain de 1989 de sorte que ce marché a, plus ou moins, retrouvé le même niveau de passagers qu'au deuxième trimestre de 1988. La dernière fois que cette région a subi une baisse dans le nombre de passagers pour ce trimestre fut 1984. Comme d'habitude, le Mexique était la destination la plus populaire avec ses 93,084 passagers, une réduction de 17,831 par rapport à 1989. La République Dominicaine occupe toujours le deuxième rang de la région avec 58,825 passagers, une baisse de 14,070 passagers, toujours comparativement au deuxième trimestre de 1989. La disparition de Minerve Canada, Odyssey International, Vacationair, Wardair et Holiday Airways du marché des vols nolisés, de front avec leurs tarifs compétitifs ont sans doute contribué aux réductions de passagers vers la région du Sud. Cuba, fut le seul pays dans la région du Sud à enregistrer une forte augmentation (8,592 passagers) dans le trafic de passagers, le nombre passant de 14,054 au deuxième trimestre de 1989 à 22,646 au deuxième trimestre de 1990.

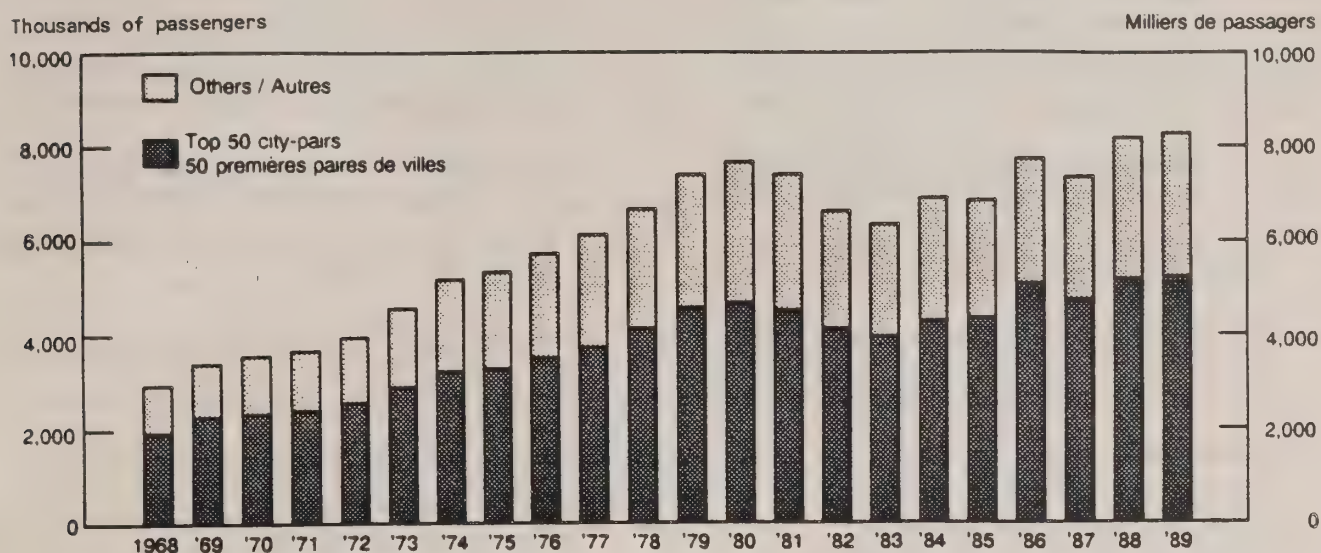
Des trois régions majeures, l'Europe a subi la plus faible diminution entre les deuxièmes trimestre des 1989 et 1990; le printemps et l'été sont ordinairement des saisons très achalandées pour les voyages Canada-Europe. Le Royaume-Uni (118,019 passagers) et la France (75,236 passagers) étaient les deux destinations les plus populaires au printemps de 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J.M. Burchell (819-997-0198).



## Special Review:

## Revue Spéciale:

**Transborder Scheduled Air Passenger  
Origin and Destination - 1968 to 1989**
**Origine et destination des passagers aériens sur  
vols transfrontaliers réguliers - 1968-1989**


o The above graph illustrates the historical growth pattern that occurred in the scheduled transborder air passenger origin and destination data over a period of twenty-two years: 1968 to 1989. From 1968 to 1980, an increase of 162.2% was recorded, the number of passengers grew from 2,917.6 thousand to 7,649.5 thousand. The 1981-1983 recession period is obvious, as the industry faced a decline in passenger traffic between Canada and the United States (-17.0%). By mid 1980's, signs of an economic upturn were evident throughout the economy. By 1988, the transborder traffic had reached 8,164.3 thousand passengers, an increase of 28.8% compared to 1983.

o During 1989, the transborder journeys exhibited very little change, increasing from 8,164.3 thousand passengers to 8,296.8 thousand passengers, an increase of only 1.6%. The same trend was evident, among the top 50 city-pairs where 5,221.2 thousand transborder passengers were recorded in 1989, showing only a very small increase of 0.8% over 1988.

o For more detailed information pertaining to the transborder markets, order the annual 1989 publication Air Passenger Origin and Destination - Canada-United States Report - 1989 (Catalogue 51-205) scheduled for release in February 1991.

A table presenting the number of scheduled transborder air passengers for each of the top 50 city-pairs from 1968 to 1989 is available on diskette at a cost of \$50.00 per diskette. To obtain such a diskette, or further information, please contact C. Mamay at the Aviation Statistics Centre (819) 997-1386.

o Le graphique ci-dessus, illustre la croissance historique des données transfrontalières sur l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe pour une période de vingt-deux ans: 1968 à 1989. De 1968 à 1980, une augmentation de 162.2% fut enregistrée, le nombre de passagers passant de 2,917.6 milles à 7,649.5 milles. On remarque la période de récession, 1981-1983 où il y a eu une baisse d'activité dans le volume de passagers entre le Canada et les États-Unis (-17.0%). Au milieu des années 1980, des signes de croissance économique étaient évidents partout dans l'économie. En 1988, le trafic transfrontalier a atteint 8,164.3 milles passagers, soit une augmentation de 28.8% comparativement à 1983.

o Au cours de 1989, les voyages transfrontaliers ont enregistré peu de changement, passant de 8,164.3 milles passagers à seulement 8,296.8 milles passagers, une augmentation de 1.6%. On remarque la même tendance au niveau des 50 premières paires de villes où 5,221.2 milles passagers transfrontaliers furent enregistrés en 1989, contribuant à une très faible hausse de 0.8% comparativement à 1988.

o Pour des informations plus détaillées concernant les marchés transfrontaliers, commandez la publication intitulée Origine et destination des passagers aériens - Rapport Canada-États-Unis, 1989 (n° 51-205 au catalogue) qui sera disponible au cours du mois de février 1991.

Un tableau montrant le nombre de passagers aériens transfrontaliers voyageant sur des services réguliers pour chacune des 50 premières paires de villes entre 1968 et 1989 est disponible sur disque magnétique, au coût de \$50.00 le disque. Pour obtenir ce disque ou de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay au Centre des statistiques de l'aviation au numéro (819) 997-1386.

**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

November 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Novembre 1990

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.



**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM  
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À  
LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.







# Prenez votre envol

**DÉCOLLEZ** avec la plus récente information sur:

- les vols locaux, réguliers et nolisés,
- le trafic passagers,
- le trafic marchandises,
- les vols commerciaux et les vols de l'aviation générale,
- le volume des opérations et les frais d'exploitation,
- le trafic aéroportuaire,
- la tarification,
- les marchés intérieurs et transfrontaliers.

**VOLEZ** avec votre propre série de données historiques; n'échouez pas à cause d'un manque d'information.

**ATTERRISSEZ** prête à prendre les bonnes décisions basées sur des données complètes; ayez en à la portée de la main prêtes à distribuer.

Les publications suivantes vous permettent de survoler la turbulence d'un vide d'information:

- 51-002** Opérations des transporteurs aériens au Canada – trimestriel
- 51-004** Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service – mensuel
- 51-005** Trafic des transporteurs aux aéroports canadiens – trimestriel
- 51-204** Origine et destination des passagers aériens: rapport sur le trafic intérieur – annuel
- 51-205** Origine et destination des passagers aériens: rapport sur le trafic Canada-Etats Unis – annuel
- 51-206** Aviation civile canadienne – annuel
- 51-207** Statistiques des affrètements aériens – annuel
- 51-501E** L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile – hors série (la version française est épuisée).



De plus amples renseignements sur ces publications ainsi que d'autres à la Division des transports, sont élaborés dans notre *Catalogue de produits et services, 1990*.

Si les publications ne font pas votre affaire, nous offrons des rapports réguliers ou ad hoc ainsi que des données faites sur commande dans la média de votre choix: rubans, diskettes, microfilm, imprimés d'ordinateur, etc.

L'analyse dont vous avez besoin est peut être déjà faite!

Pour plus de renseignements, téléphonez nous au numéro 1-819-997-6942 ou communiquez via le bélinographe à 1-819-953-8499. Vous aurez affaire à des experts aimables et empressés qui ne demandent pas mieux que de vous aider à trouver ce que vous cherchez parmi la collection la plus complète de statistiques sur le transport aérien au Canada.





# Fly on Your Own

**TAKE OFF** with the latest information on:

- local, scheduled and charter flights
- passenger volumes
- cargo volumes
- commercial and general aviation flights
- operating volumes and costs
- airport traffic
- fares
- domestic and transborder markets

**CRUISE** along with your own historical data series; don't fall short because of a lack of information.

**LAND** prepared to make correct decisions based on factual data; have some ready to hand around.

The following publications should keep you well above the turbulence of an information void.

- 51-002 Air Carrier Operations in Canada – quarterly
- 51-004 Aviation Statistics – Service Bulletin – monthly
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports – quarterly
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination – Domestic Report – annual
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination – Canada United States report – annual
- 51-206 Canadian Civil Aviation – annual
- 51-207 Air Charter Statistics – annual
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives in Civil Aviation – occasional



Further information on these and other Transportation Division publications is available in our *1990 Catalogue of Products and Services*.

If publications are not for you, we can provide regular and off the shelf reports or custom tailored data on the medium of your choice: tapes, diskettes, microfilm, computer listing, etc.

The analysis you need may already be done!

For more information, call us at 1-819-997-6942 or FAX us at 1-819-853-8499. Friendly and co-operative experts will direct you to the most comprehensive source of air transport statistics in Canada.







# Service Bulletin

# Bulletin de service

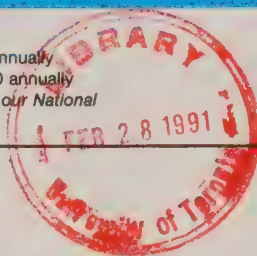
## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
To order Statistics Canada publications, please call our National  
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 23, No. 2

### HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. for the first eleven months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 5% while international passenger-kilometres increased by 3% over the same period of 1989.

Available on CANSIM: Matrix 385.

- o In June 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered Airports increased by 1% from June 1989.

- o The number of passengers travelling on domestic scheduled services for all city-pairs totalled 3.5 million during the second quarter 1990, up 2% compared to the same period last year. However, the number of passengers for all city-pairs travelling on transborder scheduled services reached 2.2 million, up 6% compared to the same period in the previous year.

- o Preliminary data reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. indicate that 58% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first quarter of 1990, down from 60% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 62% of total volume in 1990, which represents a decrease of about three percentage points compared to a year earlier.

### Recent Releases

- o Air Passenger Origin and Destination, Canada-United States report 1989.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Vol. 23, N° 2.

### FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les onze premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 5% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 3% par rapport à la même période de 1989.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

- o Au cours du mois de juin 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 1% par rapport au mois de juin 1989.

- o Le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers pour toutes les paires de villes se chiffrait à 3.5 millions au cours du deuxième trimestre 1990, enregistrant une hausse de 2% comparativement à la même période de 1989. Par contre, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services réguliers transfrontaliers a atteint 2.2 millions, soit une augmentation de 6% par rapport à la même période de 1989.

- o Selon les données provisoires fournies par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée., 58% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1990, en regard de 60% en 1989. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 62% du volume total en 1990, soit une baisse d'environ trois points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

### Mises en circulation récente

- o Origine et destination des passagers aériens, Rapport Canada-États-Unis 1989.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1991.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, November 1990, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, novembre 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	November 1990 Novembre	Change Over previous year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-date 1990 Année à ce jour 1990	Change Year-to-date Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	925	-9.4	12,018	-6.4	- Intérieur
- International	461	-1.7	6,247	2.4	- International
- Total	1,386	-7.0	18,265	-3.6	- Total
Passengers - Charter	113	-26.1	1,467	-25.6	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,499	-8.8	19,732	-5.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 309 503	-6.9	18 579 572	-5.4	Réguliers - Intérieur
- International	1 648 900	-0.6	24 406 949	2.9	- International
- Total	2 958 403	-3.5	42 986 521	-0.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	235 146	-35.0	3 680 497	-37.7	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 193 550	-6.8	46 667 018	-5.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	4 877 173	-2.2	62 078 587	-1.9	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	287 045	-44.0	4 391 304	-42.8	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 164 219	-6.1	66 469 891	-6.3	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.7	...	69.2	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.9	...	83.8	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	61.8	...	70.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	134 545	6.8	1 352 122	6.5	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	245	-90.7	6 416	-72.2	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	134 790	4.8	1 358 538	5.1	chandises - Total
Hours Flown	53	-3.6	638	-4.5	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	264 674	-6.6	3 311 131	-6.7	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I Air Carrier consist of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

A year to date comparison of the Level I scheduled data for November 1990 over November 1989 shows that domestic passenger-kilometres decreased by 5.4% while international passenger-kilometres increased by 2.9%.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Une comparaison des données sur les services réguliers pour les onze premiers mois de 1990 par rapport à la même période en 1989 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 5.4% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 2.9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, - Second Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	Second Quarter 1989	Second Quarter 1990	Jan-June 1989	Jan-June 1990	Change Jan-June 1990/1989
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
		No.-Nbre				
						%
1	Montréal - Toronto	353,230	376,120	703,750	732,970	4.2
2	Ottawa - Toronto	213,910	209,070	428,240	412,480	-3.7
3	Toronto - Vancouver	202,560	184,600	382,280	328,560	-14.1
4	Calgary - Toronto	127,230	116,390	237,920	209,250	-12.1
5	Calgary - Vancouver	106,260	113,780	199,310	203,060	1.9
6	Toronto - Winnipeg	106,440	101,870	201,070	171,760	-14.6
7	Edmonton - Vancouver	83,800	85,150	157,940	159,470	1.0
8	Halifax - Toronto	84,290	83,270	149,960	151,650	1.1
9	Edmonton - Toronto	90,850	80,290	160,810	138,950	-13.6
10	Calgary - Edmonton	80,350	75,670	179,780	160,580	-10.7
11	Thunder Bay - Toronto	48,650	53,140	92,170	99,540	8.0
12	Montréal - Vancouver	53,270	45,590	96,530	81,190	-15.9
13	Vancouver - Winnipeg	45,030	44,610	81,910	80,140	-2.2
14	Ottawa - Vancouver	38,980	40,040	70,910	72,040	1.6
15	Vancouver - Victoria	48,220	37,450	87,980	70,720	-19.6
16	St. John's - Toronto	35,370	36,480	59,730	58,580	-1.9
17	Halifax - Montréal	32,270	34,310	61,880	70,680	14.2
18	Prince George - Vancouver	32,960	34,290	65,830	69,450	5.5
19	Kelowna - Vancouver	33,150	34,180	72,360	74,710	3.2
20	Halifax - Ottawa	30,130	33,410	53,250	61,190	14.9
21	Québec - Toronto	33,750	33,370	58,420	61,950	6.0
22	Calgary - Winnipeg	31,200	32,660	63,050	61,450	-2.5
23	Calgary - Montréal	29,730	30,830	53,610	50,520	-5.8
24	Ottawa - Winnipeg	27,720	29,070	50,110	49,560	-1.1
25	Halifax - St. John's	20,270	26,190	38,160	53,770	40.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,989,620	1,971,830	3,806,960	3,684,220	-3.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,409,800	3,470,730	6,456,930	6,494,220	0.6

During the second quarter 1990, the number of passengers travelling on domestic scheduled services for all city-pairs totalled 3,470,730, up 1.8% compared to the second quarter 1989. However, the top 25 city-pairs recorded a small decline of 0.9% for the same period.

Large decreases were observed for the long and medium haul domestic markets (e.g.: Toronto-Vancouver, Calgary-Toronto, Toronto-Winnipeg). Reductions on the long-haul domestic markets in 1990 are mainly attributable to the disappearance of Wardair as a major scheduled carrier in late 1989.

For the year 1990, two additional regional and local carriers, Air Atlantic and Air Nova were added as participants in the Air Passenger Origin and Destination Survey. Their entry into the survey as of January 1st 1990, caused some large variations to appear in the comparative analysis of first and second quarter data (1990/1989). The markets affected were in eastern Canada where these two carriers are predominant (e.g.: Halifax-Montréal (14.2%), Halifax-Ottawa (14.9%), Halifax-St. John's (40.9%))

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1386).

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur, - Deuxième trimestre 1990 (données provisoires).

Rank	City-Pair	Second Quarter 1989	Second Quarter 1990	Jan-June 1989	Jan-June 1990	Change Jan-June 1990/1989
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
		No.-Nbre				
						%
1	Montréal - Toronto	353,230	376,120	703,750	732,970	4.2
2	Ottawa - Toronto	213,910	209,070	428,240	412,480	-3.7
3	Toronto - Vancouver	202,560	184,600	382,280	328,560	-14.1
4	Calgary - Toronto	127,230	116,390	237,920	209,250	-12.1
5	Calgary - Vancouver	106,260	113,780	199,310	203,060	1.9
6	Toronto - Winnipeg	106,440	101,870	201,070	171,760	-14.6
7	Edmonton - Vancouver	83,800	85,150	157,940	159,470	1.0
8	Halifax - Toronto	84,290	83,270	149,960	151,650	1.1
9	Edmonton - Toronto	90,850	80,290	160,810	138,950	-13.6
10	Calgary - Edmonton	80,350	75,670	179,780	160,580	-10.7
11	Thunder Bay - Toronto	48,650	53,140	92,170	99,540	8.0
12	Montréal - Vancouver	53,270	45,590	96,530	81,190	-15.9
13	Vancouver - Winnipeg	45,030	44,610	81,910	80,140	-2.2
14	Ottawa - Vancouver	38,980	40,040	70,910	72,040	1.6
15	Vancouver - Victoria	48,220	37,450	87,980	70,720	-19.6
16	St. John's - Toronto	35,370	36,480	59,730	58,580	-1.9
17	Halifax - Montréal	32,270	34,310	61,880	70,680	14.2
18	Prince George - Vancouver	32,960	34,290	65,830	69,450	5.5
19	Kelowna - Vancouver	33,150	34,180	72,360	74,710	3.2
20	Halifax - Ottawa	30,130	33,410	53,250	61,190	14.9
21	Québec - Toronto	33,750	33,370	58,420	61,950	6.0
22	Calgary - Winnipeg	31,200	32,660	63,050	61,450	-2.5
23	Calgary - Montréal	29,730	30,830	53,610	50,520	-5.8
24	Ottawa - Winnipeg	27,720	29,070	50,110	49,560	-1.1
25	Halifax - St. John's	20,270	26,190	38,160	53,770	40.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,989,620	1,971,830	3,806,960	3,684,220	-3.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,409,800	3,470,730	6,456,930	6,494,220	0.6

Au cours du deuxième trimestre de 1990, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers pour toutes les paires de villes se chiffrait à 3,470,730, une hausse de 1.8% par rapport au deuxième trimestre de 1989. En ce qui a trait aux 25 premières paires de villes cependant, une légère diminution de 0.9% fut enregistrée.

De fortes diminutions furent observées au niveau des marchés intérieurs de long et moyen courriers (ex: Toronto-Vancouver, Calgary-Toronto, Toronto-Winnipeg). Les baisses au niveau des marchés intérieurs de long-courriers en 1990 sont principalement attribuables à la disparition de Wardair vers la fin de 1989 en tant que transporteur majeur offrant des services réguliers.

Pour l'année 1990, deux transporteurs régionaux locaux additionnels, Air Atlantic et Air Nova, ont été ajoutés en tant que participant à l'Enquête sur l'Origine et la destination des passagers aériens. Leur nouvelle participation à cette enquête en date du 1er janvier 1990, est la source de certaines variations exagérées que l'on observe au niveau de l'analyse comparative des premiers et deuxièmes trimestres (1990/1989). Les marchés affectés furent ceux de l'est du Canada où ces deux transporteurs sont prévalents (ex: Halifax-Montréal (14.2%), Halifax-Ottawa (14.9%), Halifax-St-John's (40.9%)).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1386).



TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, - Second Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	Second Quarter 1989 Deuxième trimestre	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre
Rang	Paire de villes		
1	Toronto - New York	220,040	220,710
2	Montréal - New York	91,090	94,880
3	Toronto - Chicago	84,280	86,710
4	Toronto - Boston	77,330	75,300
5	Toronto - Los Angeles	55,270	70,390
6	Vancouver - Los Angeles	59,360	66,960
7	Toronto - San Francisco	46,240	48,690
8	Toronto - Miami	40,390	45,510
9	Toronto - Tampa/St. Petersburg	28,570	40,910
10	Vancouver - San Francisco	35,440	37,430
11	Montréal - Miami	36,680	33,680
12	Calgary - Los Angeles	27,210	32,720
13	Toronto - Washington/Baltimore	32,620	32,360
14	Montréal - Boston	35,120	30,120
15	Toronto - Philadelphia	26,430	29,110
16	Vancouver - Seattle/Tacoma	29,700	25,980
17	Toronto - Dallas/Ft. Worth	20,180	25,180
18	Toronto - Detroit	19,360	20,510
19	Toronto - Cleveland	20,740	19,970
20	Toronto - Atlanta	14,940	19,000
21	Montréal - Washington/Baltimore	15,610	17,480
22	Calgary - San Francisco	18,080	17,260
23	Montréal - Los Angeles	21,860	16,830
24	Vancouver - New York	16,750	16,420
25	Edmonton - Los Angeles	14,420	15,510
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,087,710	1,139,620
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,096,800	2,216,330

During the second quarter 1990, the number of passengers for all city-pairs travelling on transborder scheduled services totalled 2,216,330, up 5.7% compared to the second quarter 1989. An increase of 4.8% was also recorded for the top 25 city-pairs.

In the first six months of 1990, numerous transborder markets (19 out of 25) recorded increases, varying from 0.9% for the Edmonton-Los Angeles market to 58.6% for the Toronto-Tampa/St. Petersburg market compared to the same period last year. The very strong increase in the Toronto-Tampa/St. Petersburg market was a direct result of increased capacity from scheduled carriers. These carriers were filling the void left by the departure of Wardair in late 1989 as a major charter carrier operating on this very busy fall-winter route.

Other large increases (e.g.: Toronto-Atlanta (18.6%), Montréal-New York (10.5%)) are a reflection of Eastern Airlines trying to draw back their previous customers through extensive promotions and increased services.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier, - Deuxième trimestre 1990 (données provisoires).

Second Quarter 1989 Deuxième trimestre	Second Quarter 1990 Deuxième trimestre	Jan-June 1989 Jan-juin	Jan-June 1990 Jan-juin	Change Jan-June 1990/1989 Variation Jan-juin
No. - Nbre				
220,040	220,710	384,740	394,250	2.5
91,090	94,880	162,180	179,180	10.5
84,280	86,710	148,060	154,960	4.7
77,330	75,300	125,490	126,740	1.0
55,270	70,390	109,220	125,740	15.1
59,360	66,960	113,610	127,990	12.7
46,240	48,690	83,160	85,730	3.1
40,390	45,510	97,950	101,140	3.3
28,570	40,910	77,100	122,280	58.6
35,440	37,430	60,650	63,600	4.9
36,680	33,680	94,800	93,850	-1.0
27,210	32,720	63,410	65,650	3.5
32,620	32,360	53,700	60,240	12.2
35,120	30,120	68,790	57,510	-16.4
26,430	29,110	45,620	50,520	10.7
29,700	25,980	48,160	44,480	-7.6
20,180	25,180	37,910	44,040	16.2
19,360	20,510	36,490	37,910	3.9
20,740	19,970	37,540	36,670	-2.3
14,940	19,000	30,900	36,640	18.6
15,610	17,480	26,780	29,210	9.1
18,080	17,260	33,250	29,630	-10.9
21,860	16,830	42,360	35,770	-15.6
16,750	16,420	25,800	27,350	6.0
14,420	15,510	37,040	37,390	0.9
1,087,710	1,139,620	2,044,710	2,168,470	6.1
2,096,800	2,216,330	4,039,350	4,408,800	9.1

Au cours du deuxième trimestre de 1990, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services réguliers transfrontaliers se chiffrait à 2,216,330, une hausse de 5.7% par rapport au deuxième trimestre de 1989. Une augmentation de 4.8% fut enregistrée pour les 25 premières paires de villes.

Au cours des six premiers mois de 1990, un bon nombre de marchés transfrontaliers (19 sur 25) ont enregistré des augmentations variées, s'échelonnant de 0.9% pour le marché Edmonton-Los Angeles à 58.6% pour le marché Toronto-Tampa/St. Petersburg. La forte hausse sur le marché de Toronto-Tampa/St. Petersburg est le résultat direct d'une augmentation des services de la part des transporteurs de vols réguliers. Ces derniers ont tenté de combler le vide survenu à la suite du départ de Wardair comme transporteur majeur d'affrètement qui opérait sur cette route très achalandée au cours de la saison automne-hiver.

D'autres fortes augmentations (ex: Toronto-Atlanta (18.6%), Montréal-New York (10.5%)) reflètent les efforts de la compagnie Eastern qui tentait d'attirer ses anciens clients à l'aide de promotions accrues et d'une amélioration de ses services.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1386).

TABLE 4.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. June 1990 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1990	Change June 1990/1989	Year-to-date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation Cumulative
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	30,314	3.8	178,308	3.1
2	Vancouver Int'l. BC-CB	29,331	-5.2	152,819	-4.8
3	Toronto Buttonville ONT	25,404	29.8	113,868	22.2
4	St. Hubert QUE	21,692	3.9	117,898	27.4
5	Victoria Int'l. BC-CB	19,995	4.4	106,425	6.1
6	Calgary Int'l. ALTA-ALB	19,199	1.9	110,655	2.3
7	Boundary Bay BC-CB	18,826	-6.5	106,963	8.2
8	Montreal Int'l. QUE	18,529	-17.4	109,206	-7.1
9	Ottawa Int'l. ONT	15,867	-11.9	94,239	-0.9
10	Winnipeg MAN	14,711	1.2	80,098	3.6
11	Quebec QUE	14,387	-2.0	73,328	10.5
12	Toronto Island ONT	13,334	37.7	59,198	23.1
13	Hamilton City ONT	12,870	3.8	64,115	5.2
14	Abbotsford BC-CB	12,828	-1.4	87,286	-5.5
15	Springbank ALTA-ALB	12,122	20.6	68,556	6.3
16	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,905	0.2	70,497	7.8
17	Pitt Meadows BC-CB	11,399	-2.4	61,877	1.5
18	Halifax Int'l. NS-NE	10,872	1.4	61,084	6.8
19	St. Andrews MAN	10,658	-18.7	72,712	7.5
20	London ONT	10,374	-4.7	58,248	2.0
21	Saskatoon SASK	10,031	-12.1	57,543	-3.8
22	Waterloo-Guelph ONT	9,854	8.4	50,707	18.3
23	Langley BC-CB	9,422	12.2	57,429	7.5
24	St. Honore QUE	9,386	5.2	39,376	7.5
25	Thunder Bay ONT	8,914	-4.4	50,572	-9.8
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		382,224	0.9	2,103,007	4.8
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		559,026	0.9	3,045,085	3.6

In June 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 0.9% from June 1989. Itinerant movements decreased by 1.0% to 348,142 while local movements increased by 4.1% to 210,884 when compared to the same month last year.

In the first six months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 3.6% over the same period last year. Itinerant movements are up 3.3% to 1,868,924 while local movements have increased by 4.1% to 1,176,161.

The largest percentage increase in June was 51.9% at Sydney, N.S. The largest decrease was 27.3% at Mirabel, Qué.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 4.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Juin 1990 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1990	Change June 1990/1989	Year-to-date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation Cumulative
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	30,314	3.8	178,308	3.1
2	Vancouver Int'l. BC-CB	29,331	-5.2	152,819	-4.8
3	Toronto Buttonville ONT	25,404	29.8	113,868	22.2
4	St. Hubert QUE	21,692	3.9	117,898	27.4
5	Victoria Int'l. BC-CB	19,995	4.4	106,425	6.1
6	Calgary Int'l. ALTA-ALB	19,199	1.9	110,655	2.3
7	Boundary Bay BC-CB	18,826	-6.5	106,963	8.2
8	Montreal Int'l. QUE	18,529	-17.4	109,206	-7.1
9	Ottawa Int'l. ONT	15,867	-11.9	94,239	-0.9
10	Winnipeg MAN	14,711	1.2	80,098	3.6
11	Quebec QUE	14,387	-2.0	73,328	10.5
12	Toronto Island ONT	13,334	37.7	59,198	23.1
13	Hamilton City ONT	12,870	3.8	64,115	5.2
14	Abbotsford BC-CB	12,828	-1.4	87,286	-5.5
15	Springbank ALTA-ALB	12,122	20.6	68,556	6.3
16	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,905	0.2	70,497	7.8
17	Pitt Meadows BC-CB	11,399	-2.4	61,877	1.5
18	Halifax Int'l. NS-NE	10,872	1.4	61,084	6.8
19	St. Andrews MAN	10,658	-18.7	72,712	7.5
20	London ONT	10,374	-4.7	58,248	2.0
21	Saskatoon SASK	10,031	-12.1	57,543	-3.8
22	Waterloo-Guelph ONT	9,854	8.4	50,707	18.3
23	Langley BC-CB	9,422	12.2	57,429	7.5
24	St. Honore QUE	9,386	5.2	39,376	7.5
25	Thunder Bay ONT	8,914	-4.4	50,572	-9.8
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		382,224	0.9	2,103,007	4.8
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		559,026	0.9	3,045,085	3.6

Au cours du mois de juin 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 0.9% par rapport au mois de juin 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 348,142, soit une diminution de 1.0% par rapport au mois de juin 1989 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 4.1% pour atteindre 210,884.

Au cours des six premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 3.6% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,868,924, soit une augmentation de 3.3% par rapport aux six premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une augmentation de 4.1% pour s'établir à 1,176,161.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sydney, N.E., soit une hausse de 51.9%. La plus forte diminution a été enregistrée à Mirabel, Qué. soit une baisse de 27.3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).



TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1990 (Preliminary Estimates).

Sector	Passengers Passagers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre		
			1989 <sup>f</sup>	1990	1989 <sup>f</sup>	1990	1989 <sup>f</sup>	1990	
	1990	Change 1990/1989 Variation							
	No. - Nbre ( '000)	%	%						
Domestic	3,062.9	-8.7	37.6	38.4	59.5	58.2	2.9	3.5	Intérieur
Southern services	2,935.5	-9.1	36.9	37.8	60.1	58.7	3.0	3.6	Services secteur sud
Short-haul	1,289.4	-13.1	44.1	44.7	53.2	52.3	2.7	3.0	Court-courrier
Long-haul	1,646.2	-4.7	30.7	32.3	66.2	63.7	3.2	4.0	Long-courrier
Northern Services	127.3	1.8	55.8	52.5	43.5	46.9	0.8*	0.6	Services secteur nord

TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Premier trimestre 1990 (estimations provisoires).

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1990 (Preliminary Estimates).

Sector	Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre		
			1989 <sup>f</sup>	1990	1989 <sup>f</sup>	1990	1989 <sup>f</sup>	1990	
	1990	Change 1990/1989 Variation							
	No. - Nbre ( '000 000)	%	%						
Domestic	4 056.2	-7.4	31.3	33.9	65.5	62.4	3.1	3.8	Intérieur
Southern services	3 929.7	-7.7	30.7	33.4	66.1	62.8	3.2	3.9	Services secteur sud
Short-haul	628.2	-11.4	43.2	42.8	54.1	54.2	2.7	3.0	Court-courrier
Long-haul	3 301.5	-7.0	28.3	31.6	68.5	64.4	3.3	4.1	Long-courrier
Northern Services	126.5	4.7	52.4	49.9	46.7	49.6	1.0*	0.6	Services secteur nord

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Premier trimestre 1990 (estimations provisoires).

- All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



### Discount Fare Utilization

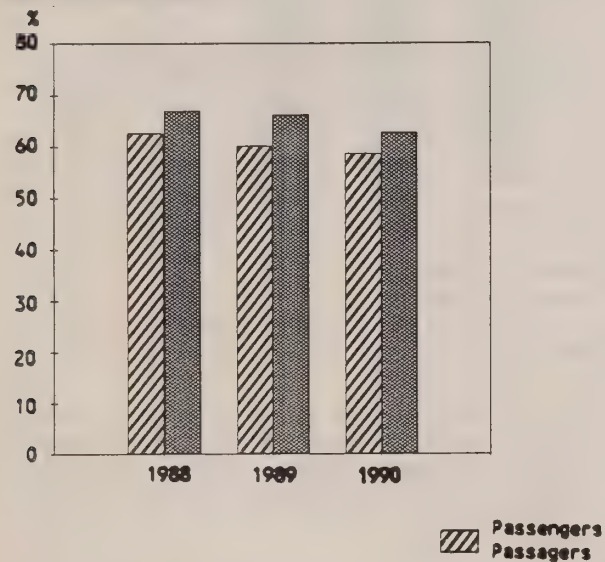
Preliminary estimates (see Table 5.1) indicate that 58.2% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1990. This level represents a decrease of 1.3 percentage points compared to the same period a year earlier and of 3.7 percentage points compared to the same period in 1988. However, it still exceeds the levels reached during the era of regulation. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 62.4%, down from 65.5% in 1989 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1988-1990

Southern Services  
Services secteur sud



In the southern sector, 58.7% of passenger traffic (representing 62.8% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1990. In 1989, the corresponding figures were 60.1% for passengers and 66.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 46.9% of the traffic during the first quarter of 1990, up from 43.5% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 2.9 percentage points (46.7% to 49.6%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 96% of all passengers and 97% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

### Utilisation des tarifs réduits

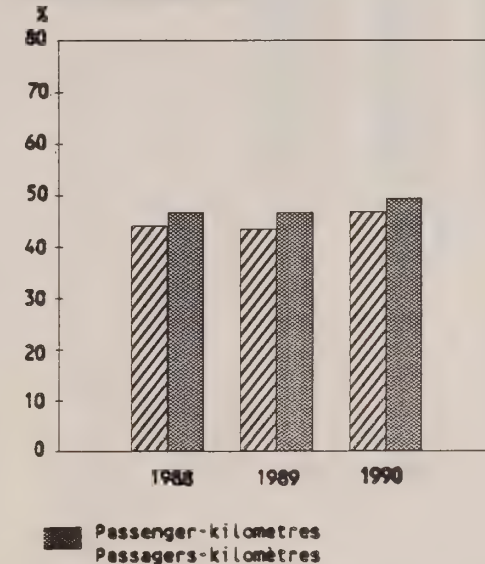
Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 58.2% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1990. Ce niveau représente une baisse de 1.3 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 3.7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1988. Cependant, il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 65.5% en 1989 à 62.4% en 1990 (voir tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Premier trimestre 1988-1990

Northern Services  
Services secteur nord



Dans le secteur sud, 58.7% du trafic de passagers (représentant 62.8% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1990, comparativement à 60.1% et 66.1% respectivement en 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 46.9% du trafic au cours du premier trimestre de 1990, une hausse par rapport à 43.5% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 2.9 points de pourcentage (de 46.7% à 49.6%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98%, respectivement.

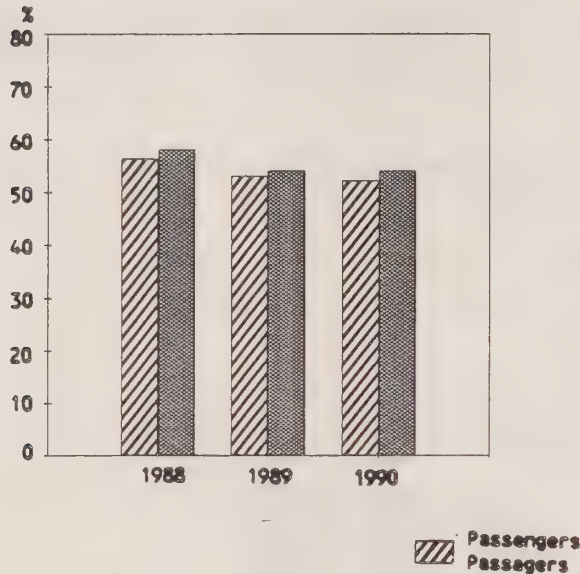
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800

suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1990, discount carriage on long-haul services represented 63.7% of passenger volume and 64.4% of passenger-kilometres; this compares with 52.3% and 54.2% respectively, for short-haul services (see Figure 5.2).

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1988-1990

Short-Haul  
Court-courriers



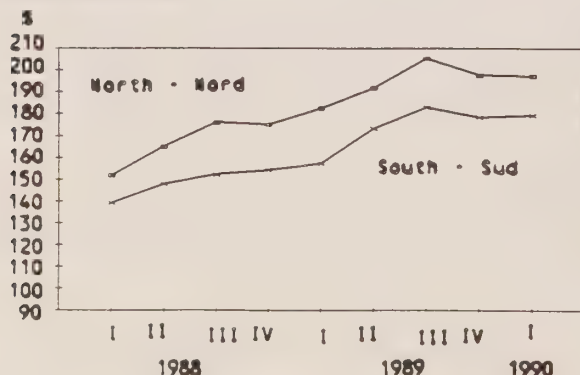
Average Fares

Figure 5.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1990. During the first quarter, the average of all fares rose 14.0% over the previous year to reach \$179.

Figure 5.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1988-1990

All Fares  
Tous les tarifs

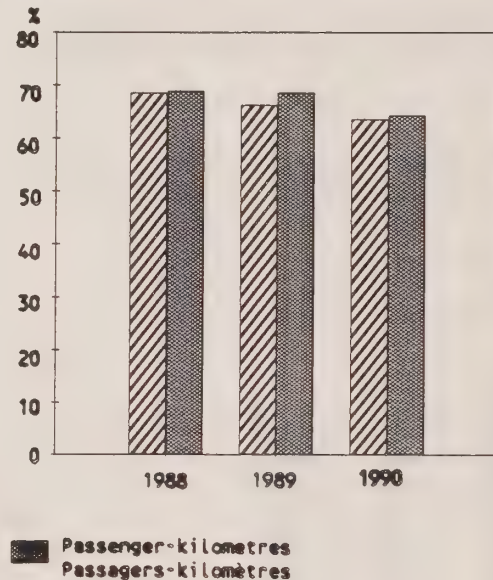


kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 63.7% du volume de passagers et 64.4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 52.3% et 54.2% (voir figure 5.2).

Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Premier trimestre 1988-1990

Long-Haul  
Long-courriers



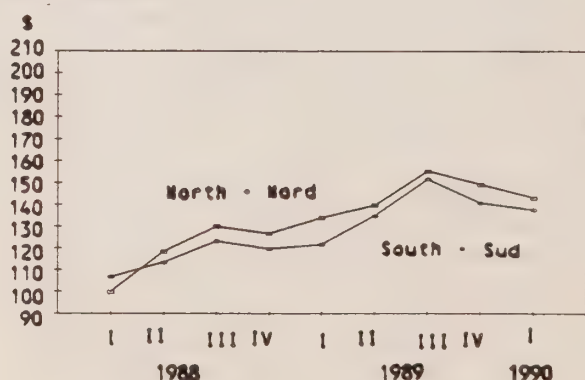
Tarifs moyens

La figure 5.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1990. Au cours du premier trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 14.0% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$179.

Figure 5.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1988-1990

Discount Fares  
Tarifs réduits





The most notable cause of the price increase was due to buoyant discount fares, which jumped sharply (13.3%), to average \$138.

Both economy and business class fares also increased greatly (results not shown).

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 8.0% during the first quarter of 1990 over the same period in 1989, posting its eleventh consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1988. Figure 5.3 shows that since 1988 (except for the first quarter), the discount fare levels in the regulated zone greatly exceed the levels in the deregulated zone.

#### Notes

o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1990 issue of this publication is scheduled for release in March 1991. For further information, please contact Ms. L. Di Piédro (819-997-6176).

La poussée des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (13.3%), pour s'établir à \$138.

Les tarifs des classes économique et affaires ont également augmenté fortement (résultats non montrés).

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 8.0% au cours du premier trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur onzième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1988. La figure 5.3 montre que depuis 1988 (à l'exception du premier trimestre), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

#### Notes

o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1990 de cette publication devrait paraître en mars 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piédro (819-997-6176).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 7th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

November 1990

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
7<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Novembre 1990

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

## PASSENGER TRANSPORTATION

### Recent Statistics Canada Publications

<u>Name</u>	<u>Edition</u>	<u>Cat No</u>
Air Carrier Operations in Canada	Jul-Sept. 89	51-002
Air Carrier Traffic at Canadian Airports	Jul-Sept. 89	51-005
Air Charter Statistics	1989	51-207
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report	1989	51-205
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report	1989	51-205
Aviation Statistics Centre Service Bulletin	Dec. 1990	51-004
Canadian Civil Aviation	1988	51-206
Domestic Travel (Canadian Travel Survey)	1988	87-504
International Travel-Advance Information	Aug. 1990	66-001P
International Travel-Annual	1988	66-201
International Travel-Quarterly	Apr-June 1990	66-001
Passenger Bus and Urban Transit Statistics	Oct. 1990	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics	1988	53-215
Rail in Canada	1988	52-216
Railway Operating Statistics	Oct. 1990	52-003
Shipping in Canada	1989	54-205
Surface and Marine Transport Service Bulletin	Jan. 1990	50-002
Travel-Log	Winter 1991	87-003

## TRANSPORT DES PASSAGERS

### Récentes publications de Statistique Canada

Aviation civile canadienne	1988	51-206
Centre des statistiques de l'aviation- Bulletin de service	déc. 1990	51-004
Info-voyages		87-003
Le transport ferroviaire au Canada	1988	52-216
Le transport maritime au Canada	1989	54-205
Opérations des transporteurs aériens au Canada	juil-sept 89	51-002
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada- États-Unis	1989	51-205
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Intérieur	1989	51-204
Statistique de l'exploitation ferroviaire	oct. 1990	52-003
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain	oct. 1990	53-003
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain	1988	53-215
Statistiques des affrètements aériens	1989	51-207
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens	juil-sept 89	51-005
Transports terrestre et maritime- Bulletin de service	jan. 1990	50-002
Voyages intérieurs (Enquête sur les voyages des canadiens)	1988	87-504
Voyages internationaux - annuel	1988	66-201
Voyages internationaux - trimestriel	avr.-juin 90	66-001
Voyages internationaux - Renseignements préliminaires	août 1990	66-001P





Service Bulletin

Bulletin de service

# Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No. 3

## HIGHLIGHTS

- o In 1990, Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$210 million, up 128% from the \$92 million loss reported in 1989.

Available on CANSIM: Matrix 385.

- o In July 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 2% from July 1989.
- o Transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers totalled 141 thousand during the period January to July 1990. This was an increase of 10% from the same period of 1989.
- o Preliminary third quarter 1990 data show that total enplaned and deplaned cargo remained essentially unchanged from the same quarter of the previous year.
- o In 1989, the estimated number of international scheduled air passengers totalled nearly 14 million, up 2% compared to a year earlier.

## Recent Releases

- o Air Carrier Operations in Canada, January-March 1990 (Catalogue No. 51-002).
- o Canadian Civil Aviation, 1989 (Catalogue No. 51-206).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1991.

Vol. 23, N° 3.

## FAITS SAILLANTS

- o Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 210 millions de dollars pour 1990, une augmentation de 128% par rapport à la perte d'exploitation de 92 millions de dollars enregistrée en 1989.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

- o Au cours du mois de juillet 1990, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 2% par rapport au mois de juillet 1989.
- o Les transporteurs aériens canadiens et américains ont totalisé 141 mille mouvements transfrontaliers d'aéronefs au cours de la période janvier à juillet 1990. Comparé à la même période en 1989, ceci représente une hausse de 10%.
- o Selon les chiffres préliminaires du troisième trimestre 1990, le volume total de fret aérien, embarqué et débarqué, est demeuré essentiellement inchangé comparé au même trimestre de l'année précédente.
- o En 1989, le nombre estimatif de passagers des vols internationaux réguliers s'établissait à près de 14 millions, soit une hausse de 2% par rapport à l'année précédente.

## Mises en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, janvier-mars 1990 (n° 51-002) au catalogue.
- o Aviation civile canadienne, 1989 (n° 51-206 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level I, December 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, décembre 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	December 1990	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1990	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers					Passagers - Réguliers
Scheduled - Domestic	905	-10.3	12,923	-6.7	- Intérieur
- International	468	-1.5	6,715	2.2	- International
- Total	1,373	-7.5	19,638	-3.9	- Total
Passengers - Charter	134	-18.8	1,601	-25.0	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,507	-8.6	21,239	-5.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 368 027	-7.5	19 947 600	-5.5	- Intérieur
- International	1 774 557	-3.2	26 181 506	2.4	- International
- Total	3 142 585	-5.1	46 129 106	-1.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrè-
Charter	316 891	-29.0	3 997 388	-37.1	tements
Passenger-kilometres - Total	3 459 476	-8.0	50 126 495	-5.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	4 911 198	-4.4	66 989 785	-2.1	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	423 741	-42.2	4 815 046	-42.7	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	5 334 939	-9.1	71 804 831	-6.6	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	64.0	...	68.9	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	74.8	...	83.0	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	64.8	...	69.8	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	129 029	1.2	1 481 151	6.0	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	499	-81.4	6 915	-73.1	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Total	129 528	-0.5	1 488 067	4.6	Total
Hours Flown	55	-1.8	693	-4.3	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	272 451	-7.5	3 583 582	-6.7	Consommation de carburant à turbo moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

In 1990, Level I scheduled passenger-kilometres decreased by 1.2% from 1989. Charter passenger-kilometres decreased by 37.1% from 1989, while goods tonne-kilometres increased by 4.6%.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

En 1990, les passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers de niveau I ont diminué de 1.2% par rapport à 1989. Les passagers-kilomètres d'affrètements ont diminué de 37.1% alors que les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 4.6% par rapport à 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, October, November, December 1990 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances(1) des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, octobre, novembre, décembre 1990 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIERES
	1990 Mois Courant	Variation par rapport à l'année précédente	1990 Année à ce jour	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>October</b>					<b>Octobre</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	447,362	6.6	4,471,137	4.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	10,748	-21.7	173,320	-36.4	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	478,372	5.6	4,806,053	0.7	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	506,103	8.5	4,728,665	0.3	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	21,705	17.1	192,140	2.1	Total des frais d'intérêt
<b>November</b>					<b>Novembre</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	383,139	5.3	4,854,276	4.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services—	14,690	-21.7	188,010	-35.4	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	414,941	2.7	5,220,994	0.8	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	536,553	18.3	5,265,218	1.9	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	18,703	-8.1	210,843	1.1	Total des frais d'intérêt
<b>December</b>					<b>Décembre</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	381,859	2.4	5,236,135	4.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	22,395	-6.5	210,404	-33.8	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	439,483	3.0	5,660,477	1.0	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	499,799	9.7	5,765,017	2.5	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	20,616	-13.3	231,459	-0.4	Total des frais d'intérêt

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

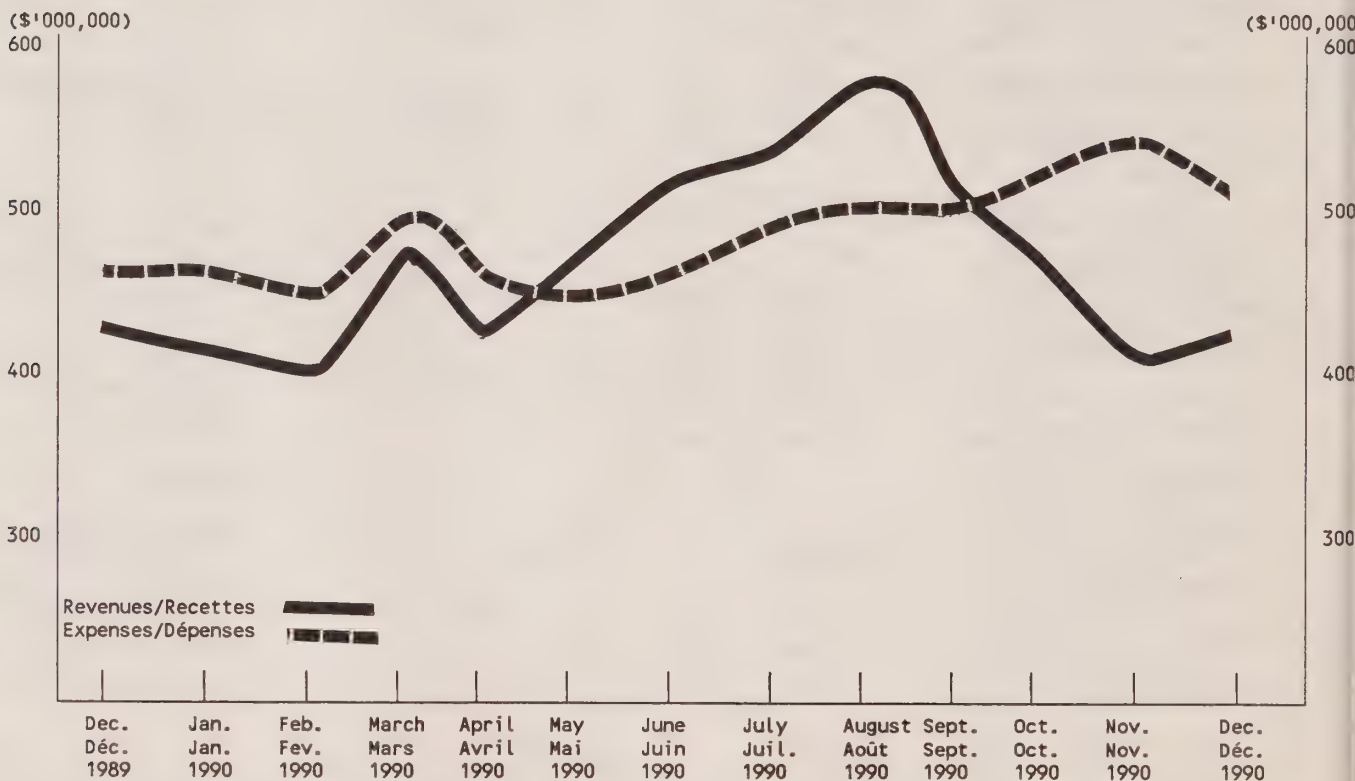


Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$209.7 million in 1990, up 128% from the \$92 million loss reported in 1989.

Figure 1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss.

Figure 1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from December 1989 to December 1990.



For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 209.7 millions de dollars pour 1990, une augmentation de 128% par rapport à la perte d'exploitation de \$92 millions de dollars enregistrée en 1989.

La figure 1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation.

Figure 1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de décembre 1989 à décembre 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. July 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Juillet 1990 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July 1990	Change July 1990/1989	Year-to- date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet	Variation Juillet	Cumulatif	Variation Cumulative
			%		%
1	Vancouver Int'l. BC-CB	31,582	-3.1	184,401	-4.5
2	Lester B. Pearson Int'l. ONT	31,242	5.9	209,550	3.5
3	St. Hubert QUE-QUE	26,226	27.8	144,124	27.5
4	Victoria Int'l. BC-CB	23,000	0.4	129,425	5.0
5	Toronto Buttonville ONT	22,918	13.3	136,786	20.6
6	St. Honoré QUE-QUE	20,519	14.1	59,895	9.7-
7	Boundary Bay BC-CB	19,827	-2.7	126,790	6.3
8	Montreal Int'l. QUE-QUE	18,788	-12.3	127,994	-7.9
9	Calgary Int'l. ALTA-ALB	18,458	3.9	129,113	2.5
10	St. Andrews MAN	18,341	16.6	91,053	9.2
11	Ottawa Int'l. ONT	16,835	1.5	111,074	-0.5
12	Pitt Meadows BC-CB	16,157	24.5	78,034	5.5
13	Québec QUE-QUE	15,896	-15.0	89,224	4.9
14	London ONT	14,730	10.0	72,978	3.5
15	Winnipeg MAN	14,032	3.4	94,130	3.6
16	Langley BC-CB	13,826	-6.9	71,255	4.3
17	Toronto Island ONT	13,488	29.1	72,686	24.2
18	Edmonton Mun. ALTA-ALB	12,603	4.0	83,100	7.2
19	Moncton NB	11,843	-2.2	60,603	5.7
20	Springbank ALTA-ALB	11,582	26.1	80,138	8.7
21	Halifax Int'l. NS-NÉ	11,142	4.9	72,226	6.5
22	Abbotsford BC-CB	10,812	-8.0	98,098	-5.8
23	Hamilton City ONT	10,797	-8.9	74,912	2.9
24	Villeneuve ALTA-ALB	9,909	-15.8	64,771	16.8
25	Oshawa ONT	9,783	0.8	56,820	-3.7
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		424,336	3.8	2,519,180	5.2
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		617,561	1.9	3,662,646	3.3

In July 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 1.9% from July 1989. Itinerant movements increased by 1.0% to 372,840 while local movements increased by 3.3% to 244,721 when compared to the same month last year.

In the first seven months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 3.3% over the same period last year. Itinerant movements were up 2.9% to 2,241,764 while local movements have increased by 4.0% to 1,420,882.

The largest percentage increase in July was 104.4% at Val D'Or, Que. The largest decrease was 40.8% at North Bay, Ont.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours du mois de juillet 1990, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 1.9% par rapport au mois de juillet 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 372,840, soit une augmentation de 1.0% par rapport au mois de juillet 1989 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 3.3% pour atteindre 244,721.

Au cours des sept premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 3.3% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,241,764, soit une augmentation de 2.9% par rapport aux sept premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une augmentation de 4.0% pour s'établir à 1,420,882.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Val D'Or, Qué. soit une hausse de 104.4%. La plus forte diminution a été enregistrée à North Bay, Ont. soit une baisse de 40.8%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).

Table 4

Transborder Aircraft Movements, Canadian and American Air Carriers, Canadian Airports, January to July 1989 and 1990, (Preliminary data).

Airports  
Aéroports

Tableau 4

Mouvements transfrontaliers d'aéronefs, transporteurs aériens canadiens et américains, aéroports canadiens, janvier à juillet 1989 et 1990, (données provisoires).

Jan.-July  
1989  
Janv.-Juil.  
1990  
Change  
Jan.-July  
1990/1989  
Variation  
Janv.-Juil.

			X
<b>Total Movements/Mouvements totaux*</b>	<b>128,326</b>	<b>140,927</b>	<b>9.8</b>
Lester B. Pearson Int'l	56,612	62,008	9.5
Montréal Int'l	18,607	21,478	15.4
Vancouver Int'l	19,598	22,569	15.2
Selected Airports/Aéroports sélectionnés	94,817	106,055	11.9
<b>Total Movements of Canadian Air Carriers/ Mouvements totaux des transporteurs aériens canadiens</b>	<b>63,760</b>	<b>69,582</b>	<b>9.1</b>
Lester B. Pearson Int'l	30,226	32,789	8.5
Montréal Int'l	6,546	7,624	16.5
Vancouver Int'l	9,629	11,204	16.4
Selected Airports/Aéroports sélectionnés	46,401	51,617	11.2
<b>Total Movements of American Air Carriers/ Mouvements totaux des transporteurs aériens américains</b>	<b>64,566</b>	<b>71,345</b>	<b>10.5</b>
Lester B. Pearson Int'l	26,386	29,219	10.7
Montréal Int'l	12,061	13,854	14.9
Vancouver Int'l	9,969	11,365	14.0
Selected Airports/Aéroports sélectionnés	48,416	54,438	12.4

\* Includes only movements by Canadian and American air carriers.

Transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers totalled 140,927 during the period January to July 1990. This was an increase of 9.8% when compared with the same period of 1989.

Three airports in Canada - Lester B. Pearson International, Vancouver International and Montréal International - predominated the transborder market handling over 75 % of all arriving and departing flights.

While the proportion of traffic at Pearson and Vancouver was fairly even between Canadian and US airlines, Montréal International showed a 65/35 split in favour of the US carriers. At Montréal, Air Canada accounted for 22% of total transborder movements, followed by US Air (12%), Delta Airlines Inc. (12%), Business Express (11%), Eastern Airlines Inc. (9%), American Airlines Inc. (8%) and Northwest Orient Airlines Inc. (8%).

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819 997-6185).

\* Inclus seulement les mouvements des transporteurs aériens canadiens et américains.

Les transporteurs aériens canadiens et américains ont totalisé 140,927 mouvements transfrontaliers d'aéronefs au cours de la période janvier à juillet 1990. Comparé à la même période en 1989, ceci représente une hausse de 9.8%.

Trois aéroports canadiens - les aéroports internationaux Lester B. Pearson de Vancouver et Montréal ont dominé le marché transfrontalier, s'accaparant plus de 75% de tous les vols d'arrivées et de départs.

Pendant que, aux aéroports de Pearson et Vancouver, la proportion du trafic était à peu près égale entre les compagnies aériennes du Canada et des États-Unis, l'aéroport international de Montréal a démontré une division en faveur des transporteurs des États-Unis, qui s'établit à 65/35. À Montréal Air Canada a représenté 22% des mouvements transfrontaliers totaux, suivi par US Air (12%), Delta Airlines Inc. (12%), Business Express (11%), Eastern Airlines Inc. (9%), American Airlines Inc. (8%) et Northwest Orient Airlines Inc. (8%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).



TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank 1990 Rang	Airports - Aéroports	Third Quarter 1989 Troisième trimestre	Third Quarter 1990 Troisième trimestre	Change 1990/1989 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ONT	75 392	79 976	6.1
2	Vancouver International BC-CB	33 742	32 585	-3.4
3	Montréal/Mirabel International QUE-QUÉ	20 671	20 763	0.4
4	Calgary International ALTA-ALB	10 521	10 499	-0.2
5	Montréal/Dorval International QUE-QUÉ	8 965	7 678	-14.4
6	Edmonton International ALTA-ALB	7 161	6 977	-2.6
7	Winnipeg International MAN	7 516	6 827	-9.2
8	Halifax International NS-NÉ	6 770	6 305	-6.9
9	Ottawa International ONT	2 410	2 517	-10.5
10	Moncton NB	1 342	1 344	0.1
11	St John's NFLD-TN	1 381	1 279	-7.4
12	Yellowknife NWT-TNO	761	647	-15.0
13	Regina SASK	662	594	-10.4
14	Iqaluit NWT-TNO	635	525	-17.4
15	Kuujuaq QUE-QUÉ	402	490	21.8
16	Goose Bay NFLD-TN	387	487	25.9
17	Saskatoon SASK	454	395	-13.0
18	Norman Bay NFLD-TN	334	319	-4.5
19	Resolute Bay NWT-TNO	351	308	-12.1
20	Whitehorse YT-TY	289	295	2.1
21	Edmonton Municipal ALTA-ALB	306	258	-15.7
22	Inuvik NWT-TNO	295	235	-20.4
23	Thunder Bay ONT	270	221	-18.0
24	Nanisivik NWT-TNO	196	211	7.8
25	Sandspit BC-CB	174	190	9.1
26	Québec QUE-QUÉ	177	178	0.6
27	Kuujuaqapik QUE-QUÉ	162	160	-1.5
28	Charlottetown PEI-IPE	312	147	-52.8
29	Fort St John BC-CB	159	129	-19.0
30	Smithers BC-CB	101	122	20.4
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		182 298	182 299	0.0
Total Canada		184 294	183 797	-0.3

Preliminary third quarter 1990 data show that total enplaned and deplaned cargo remained essentially unchanged from the same quarter of the previous year.

Only 10 of the top 30 airports had an increase in cargo volume and most of these gains were marginal. The only airport which had an appreciable gain over the comparison period was Lester B. Pearson International with an increase of 4 584 tonnes. Almost three quarters of this increase occurred on the other international sector while most of remainder was on the transborder sector.

Vancouver International (-1 157 tonnes) and Montreal International (-1 287 tonnes) had the largest absolute decreases. In the case of Vancouver, the other international sector had an increase of 984 tonnes which partially offset the declines in the domestic and transborder sectors.

For Canada as a whole, on major scheduled services, domestic segment cargo declined by 6 671 tonnes while transborder and other international cargo volume increased by 627 and 5 548 tonnes respectively over the comparison period.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - Troisième trimestre, 1990 (données provisoires).

Rank 1990 Rang	Airports - Aéroports	Third Quarter 1989 Troisième trimestre	Third Quarter 1990 Troisième trimestre	Change 1990/1989 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ONT	75 392	79 976	6.1
2	Vancouver International BC-CB	33 742	32 585	-3.4
3	Montréal/Mirabel International QUE-QUÉ	20 671	20 763	0.4
4	Calgary International ALTA-ALB	10 521	10 499	-0.2
5	Montréal/Dorval International QUE-QUÉ	8 965	7 678	-14.4
6	Edmonton International ALTA-ALB	7 161	6 977	-2.6
7	Winnipeg International MAN	7 516	6 827	-9.2
8	Halifax International NS-NÉ	6 770	6 305	-6.9
9	Ottawa International ONT	2 410	2 517	-10.5
10	Moncton NB	1 342	1 344	0.1
11	St John's NFLD-TN	1 381	1 279	-7.4
12	Yellowknife NWT-TNO	761	647	-15.0
13	Regina SASK	662	594	-10.4
14	Iqaluit NWT-TNO	635	525	-17.4
15	Kuujuaq QUE-QUÉ	402	490	21.8
16	Goose Bay NFLD-TN	387	487	25.9
17	Saskatoon SASK	454	395	-13.0
18	Norman Bay NFLD-TN	334	319	-4.5
19	Resolute Bay NWT-TNO	351	308	-12.1
20	Whitehorse YT-TY	289	295	2.1
21	Edmonton Municipal ALTA-ALB	306	258	-15.7
22	Inuvik NWT-TNO	295	235	-20.4
23	Thunder Bay ONT	270	221	-18.0
24	Nanisivik NWT-TNO	196	211	7.8
25	Sandspit BC-CB	174	190	9.1
26	Québec QUE-QUÉ	177	178	0.6
27	Kuujuaqapik QUE-QUÉ	162	160	-1.5
28	Charlottetown PEI-IPE	312	147	-52.8
29	Fort St John BC-CB	159	129	-19.0
30	Smithers BC-CB	101	122	20.4
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		182 298	182 299	0.0
Total Canada		184 294	183 797	-0.3

Selon les chiffres préliminaires du troisième trimestre 1990, le volume total de fret aérien, embarqué et débarqué, est demeuré essentiellement inchangé comparé au même trimestre de l'année précédente.

Seulement 10 des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations légères dans le volume des marchandises par rapport à la période comparative. De ces 10 aéroports, seul l'aéroport international Lester B. Pearson a connu une hausse appréciable de 4 584 tonnes de marchandises. Les trois quarts de ce gain s'est produit dans le secteur autre international alors que l'autre quart s'est présenté dans le secteur transfrontalier.

Les aéroports internationaux de Vancouver (-1 157 tonnes) et Montréal (-1 287 tonnes) ont enregistré les plus fortes baisses. Dans le cas de Vancouver, le secteur autres internationaux a indiqué une hausse de 984 tonnes, ce qui a compensé les baisses dans les secteurs intérieur et transfrontalier.

En totalité pour le Canada, sur les principaux services réguliers, les marchandises dans le secteur intérieur ont baissé de 6 671 tonnes, alors que le volume de marchandises dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 627 et 5 548 tonnes respectivement au cours de la période comparative.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers, by World Area. 1989 (Preliminary Data).

World Area	1988	1989	Change 1989/1988 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Africa (1)	173.5	187.0	7.8	Afrique (1)
Asia (2)	933.6	1,081.5	15.9	Asie (2)
Europe (3)	2,909.5	3,026.6	4.0	Europe (3)
Pacific (4)	196.4	191.4	-2.5	Pacifique (4)
South (5)	1,033.7	953.9	-7.7	Sud (5)
United States (6)	8,164.3	8,296.8	1.6	États-Unis (6)
Total	13,411.0	13,737.2	2.4	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).  
 (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other islands adjacent thereto).  
 (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).  
 (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).  
 (5) South (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico - Mexico, Central America and South America).  
 (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

In 1989, the estimated number of passengers that travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight totalled 13.7 million, up 2.4% compared to a year earlier.

As shown in Table 6, four of the six regions (i.e. Africa, Asia, Europe and United States) exhibited an increase in their passenger volumes from/to Canada. The largest increase originated from the Asian market, with the absolute number of passengers rising by nearly 148,000 (15.9%). Two markets that also experienced a noticeable growth in terms of absolute number of passengers were Canada-United States and Canada-Europe, with increases of 132,500 passengers (1.6%) and 117,100 (4.0%), respectively in 1989 compared to 1988.

The increases in the scheduled international traffic were due both to internal and external conditions such as: the introduction of international scheduled services from/to Canada by Viasa; the addition of new routes linking Canada with several European and Asian countries (for example, France, Germany, Greece, Portugal, the Netherlands and Japan were given greater access to the international airports of Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto and Vancouver); the continued strength of major European currencies with respect to the Canadian dollar has allowed Canada to become a more affordable destination for European travellers; the continued economic expansion in the industrialized countries and the liberalization of travel and banking restrictions coupled with the expanding economies in many countries of southeast Asia have greatly favoured overseas travel.

TABLEAU 6.

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux réguliers, selon la région du monde, 1989 (données provisoires).

Région du monde	1988	1989	Change 1989/1988 Variation
	'000	'000	%
Afrique (1)	173.5	187.0	7.8
Asie (2)	933.6	1,081.5	15.9
Europe (3)	2,909.5	3,026.6	4.0
Pacifique (4)	196.4	191.4	-2.5
Sud (5)	1,033.7	953.9	-7.7
États-Unis (6)	8,164.3	8,296.8	1.6
Total	13,411.0	13,737.2	2.4

(1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Iles Canaries).  
 (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres Iles environnantes).  
 (3) Europe (incluant l'Islande, le Groenland et les Açores).  
 (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).  
 (5) Sud (comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes - excepté Porto Rico - le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud).  
 (6) Les États-Unis d'Amérique (comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle).

En 1989, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 13.7 millions, soit une hausse de 2.4% par rapport à l'année précédente.

Tel qu'indiqué au tableau 6, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté dans quatre des six régions (c.-à-d. Afrique, Asie, Europe et États-Unis). C'est le marché asiatique qui a affiché la plus forte hausse, alors que le nombre absolu de passagers s'est accru de près de 148,000 (15.9%). Deux marchés qui ont également enregistré une importante croissance en termes du nombre absolu de passagers furent les marchés Canada-États-Unis et Canada-Europe, qui ont connu des hausses de 132,500 passagers (1.6%) et 117,100 (4.0%), respectivement en 1989 comparativement à 1988.

Les hausses dans le trafic international régulier s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes tels que: l'inauguration de services internationaux réguliers en provenance ou à destination du Canada par Viasa; l'addition de plusieurs vols reliant le Canada et des pays de l'Europe et de l'Asie (par exemple, l'accès aux aéroports internationaux d'Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto et Vancouver a été élargi pour la France, l'Allemagne, la Grèce, le Portugal, les Pays-Bas et le Japon); le renforcement soutenu des principales devises européennes par rapport au dollar canadien a permis au Canada de devenir une destination plus abordable pour les voyageurs européens; la conjoncture économique favorable des pays industrialisés du monde et la libéralisation des voyages et des contrôles bancaires ainsi que les économies en expansion dans plusieurs pays du Sud-est asiatique ont fortement favorisé les voyages outre-mer.

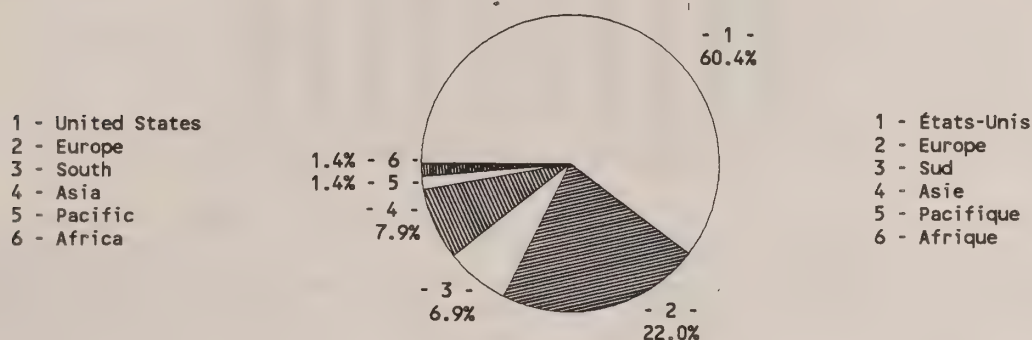


The significant decrease in the Southern market in 1989 can be partially attributed to civil/political unrest and natural disasters in several sunspot destinations.

As illustrated in Figure 6.1, in 1989, Canada's prime international market has been the United States with 60.4% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market with 22.0% of international traffic while Asia accounted for 7.9% and the South for 6.9%. The remaining sector market shares were small: Africa and the Pacific region hovered around the 1% mark.

Figure 6.1

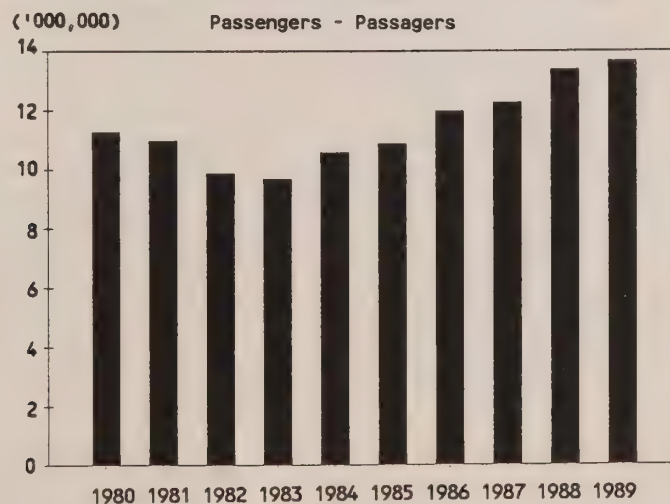
International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1989



There have been some volume changes in overall international travel since the beginning of the decade (see Figure 6.2). In 1980, 11.3 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined in 1981, 1982 and 1983, but increased again in 1984. From 1984 to 1989, there was an increasing trend with a peak occurring in 1989. However, while there have been overall fluctuations, the sector market shares have been quite stable (see Figure 6.3).

Figure 6.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates, 1980-1989



La baisse considérable dans le marché du Sud en 1989 peut être attribuée en partie à l'agitation civile/politique et aux désastres naturels dans plusieurs destinations-soleil.

Comme l'indique la figure 6.1, en 1989, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 60.4% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 22.0% du trafic international, tandis que l'Asie représentait 7.9% et le marché du Sud 6.9%. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Figure 6.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région de monde, 1989

On a pu noter certains changements dans le volume du trafic international global depuis le début de la décennie (voir figure 6.2). En 1980, 11.3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé en 1981, 1982 et 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. De 1984 à 1989, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1989. Toutefois, même si certaines fluctuations se sont produites, dans l'ensemble, les parts de ce marché sont demeurées assez stables (voir figure 6.3).

Figure 6.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations, 1980-1989



Figure 6.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1980-1989

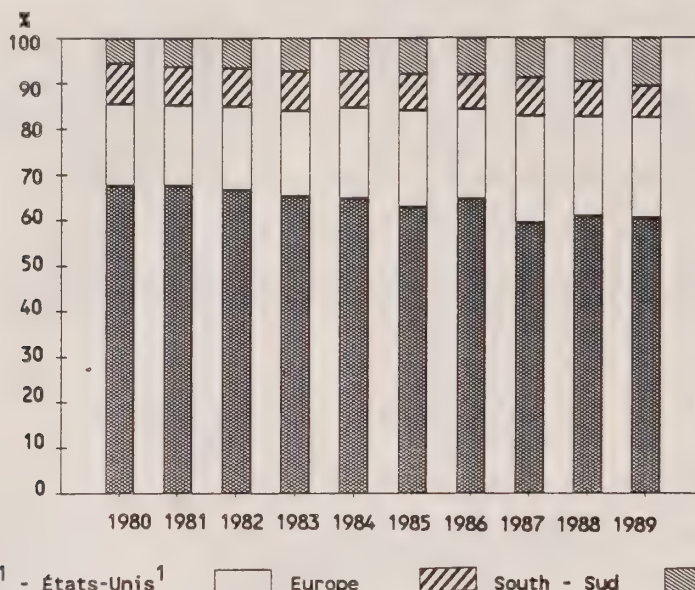


Figure 6.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part de chaque secteur, 1980-1989

Traffic on scheduled flights to international destinations far exceeds the number of passengers flying on charters. In 1989, the number of international scheduled passengers was 2.6 times larger than the 5.2 million international charter passengers. Figure 6.4 shows that from 1980 to 1989, the evolution of international scheduled traffic has been slightly different from the evolution of international charter traffic. In 1980, the charter traffic was 22.6% of the scheduled traffic; by 1989, this proportion had increased to 38.0%.

Le trafic des vols internationaux réguliers dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. En 1989, le nombre de passagers aériens empruntant des vols internationaux réguliers a été de 2.6 fois supérieur aux 5.2 millions de passagers des affrètements aériens internationaux. La figure 6.4 montre que de 1980 à 1989, l'évolution du trafic des vols internationaux réguliers a été légèrement différente de celle du trafic des vols d'affrètement internationaux. En 1980, le trafic des vols affrétés se chiffrait à 22.6% de celui des vols réguliers; en 1989, cette proportion s'établissait à 38.0%.

Figure 6.4

International Scheduled Passengers Versus International Charter Passengers, 1980-1989

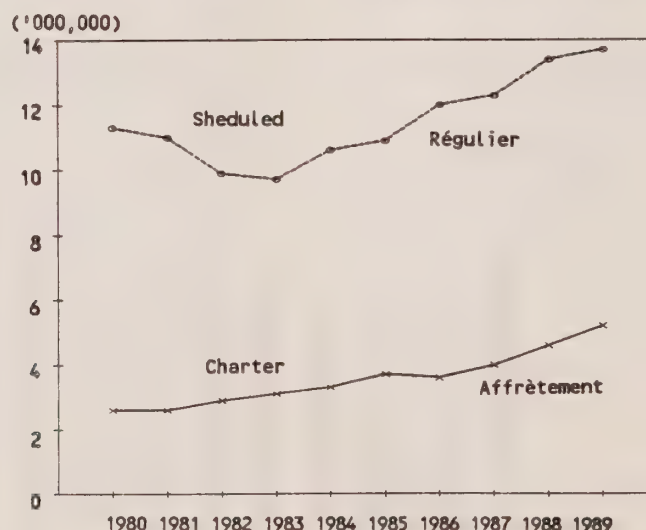


Figure 6.4

Passagers des vols internationaux réguliers versus passagers des vols d'affrètement internationaux, 1980-1989

For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

(1) It should be noted that prior to 1984, traffic of Puerto Rico was included in the Southern market in these data.

(1) On voudra bien noter qu'avant 1984, le trafic à destination et en provenance de Porto Rico était inclus dans les données relatives au Sud.

**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario \_\_\_\_  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

# **PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**

# **PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, Q., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.





# Service Bulletin

# Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No. 4

### HIGHLIGHTS

- o In January 1991, Canadian Level I air carriers reported 2,996 million scheduled passenger-kilometres, a 14% decrease from January 1990.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o In the first nine months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 3% over the same period last year.

- o Total passengers enplaned and deplaned during the third quarter of 1990 increased by 3% over the same period of the previous year.

- o Data for third quarter 1990 indicate that the number of domestic scheduled passengers decreased by 1% compared to the same period in 1989 while the number of transborder scheduled passengers recorded a 10% increase for the same period.

- o Preliminary third quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 1.1 million, down 5% from the corresponding 1989 figure.

- o Preliminary data reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. indicate that 61% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first two quarters of 1990, up from 60% in 1989.

### Recent Release

- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, July-September 1988 and 1989 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Vol. 23, N° 4

### FAITS SAILLANTS

- o En janvier 1991, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont réalisé 2,996 millions passagers-kilomètres sur les services réguliers, de une diminution de 14% par rapport à janvier 1990.

Disponible sur CANSIM:Matrix 385.

- o Au cours des neufs premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 3% par rapport à la même période en 1989.

- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 3% au cours du troisième trimestre de 1990 comparé à la même période de l'année précédente.

- o Les données du troisième trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers intérieurs voyageant sur les vols réguliers a diminué de 1% comparativement à la même période de 1989, alors que le nombre de passagers transfrontaliers a augmenté de 10%.

- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a atteint 1.1 million, soit une diminution de 5% comparé à la même période en 1989.

- o Selon les données provisoires fournies par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée., 61% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1990.

### Mise en circulation récente

- o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, juillet-septembre 1988 et 1989 (n° 51-005) au catalogue.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1991.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, January 1991, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier 1991 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	January 1991 janvier	Change Over previous year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to- date 1991 Année à ce jour 1991	Change Year-to- date Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,006	4.0	1,006	4.0	- Intérieur
- International	461	-14.3	461	-14.3	- International
- Total	1,467	-2.5	1,467	-2.5	- Total
Passengers - Charter	168	-21.5	168	-21.5	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,635	-4.9	1,635	-4.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 254 982	-11.1	1 254 982	-11.1	Réguliers - Intérieur
- International	1 740 691	-16.3	1 740 691	-16.3	- International
- Total	2 995 673	-14.2	2 995 673	-14.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	436 533	-13.6	436 533	-13.6	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 432 207	-14.1	3 432 207	-14.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 194 248	-5.7	5 194 248	-5.7	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	565 449	-12.0	565 449	-12.0	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 759 697	-6.4	5 759 697	-6.4	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	57.7	...	57.7	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	77.2	...	77.2	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	59.6	...	59.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	102 558	-0.1	102 558	-0.1	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	629	-29.3	629	-29.3	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	103 187	-0.3	103 187	-0.3	chandises - Total
Hours Flown	65	8.3	65	8.3	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	283 956	-6.3	283 956	-6.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines, Air BC and Time Air.

Level I scheduled data for January 1991 over January 1990 shows that domestic passenger-kilometres decreased by 11.1% while international passenger-kilometres decreased by 16.3%.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien, Air BC et Time Air.

Une comparaison des données sur les services réguliers pour janvier 1991 par rapport à la même période en 1990 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 11.1% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a diminué de 16.3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. August 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Août 1990 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August 1990	Change August 1990/1989	Year-to- date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Août	Variation Août	Cumulatif	Variation Cumulative
1	Vancouver Int'l. BC-CB	33,239	-0.6	217,640	-3.9
2	Lester B. Pearson Int'l. ONT	30,804	1.4	240,354	3.2
3	St. Hubert QUE-QUE	26,671	45.3	170,795	30.0
4	Toronto Buttonville ONT	21,757	-0.6	158,543	17.2
5	Victoria Int'l. BC-CB	19,747	0.1	149,172	4.4
6	Boundary Bay BC-CB	19,681	-3.1	146,471	5.0
7	Montréal Int'l. QUE-QUE	19,172	-6.8	147,166	-7.8
8	Calgary Int'l. ALTA-ALB	18,487	10.3	147,600	3.4
9	Ottawa Int'l. ONT	16,567	-0.2	127,641	-0.5
10	Quebec QUE-QUE	14,164	3.6	103,388	4.7
11	Toronto Island ONT	14,111	16.1	86,797	22.8
12	Pitt Meadows BC-CB	13,460	9.0	91,494	6.0
13	St. Andrews MAN	13,288	-3.2	104,341	7.5
14	Winnipeg MAN	13,126	-1.0	107,256	3.0
15	Abbotsford BC-CB	12,794	-6.7	110,892	-5.9
16	Springbank ALTA-ALB	11,844	25.4	91,982	10.6
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,757	13.5	94,857	8.0
18	Halifax Int'l. NS-NE	10,635	-13.0	82,861	3.6
19	Hamilton City ONT	10,471	-21.7	85,383	-0.9
20	London ONT	10,373	-13.4	83,351	1.0
21	Waterloo-Guelph ONT	9,841	-3.3	70,005	10.0
22	St. Honore QUE-QUE	9,774	-2.2	69,669	7.8
23	Langley BC-CB	9,761	-18.7	81,016	0.9
24	Sudbury ONT	9,613	10.3	58,201	-12.2
25	Thunder Bay ONT	9,385	9.7	67,685	-7.0
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		390,522	1.8	2,894,560	4.1
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		570,456	0.5	4,233,102	2.9

In August 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 0.5% from August 1989. Itinerant movements increased by 2.0% to 369,105 while local movements decreased by 2.3% to 201,351 compared to the same month last year.

In the first eight months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2.9% over the same period last year. Itinerant movements were up 2.8% to 2,610,869 while local movements increased by 3.2% to 1,622,233.

The largest percentage increase in August was 61.1% at Val D'Or, Que. The largest decrease was 34.6% at Sept-Îles, Que.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours du mois d'août 1990, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 0.5% par rapport au mois d'août 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 369,105, soit une augmentation de 2.0% par rapport au mois d'août 1989 alors que les mouvements locaux ont diminué de 2.3% pour atteindre 201,351.

Au cours des huit premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 2.9% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,610,869, soit une augmentation de 2.8% par rapport aux huit premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une augmentation de 3.2% pour s'établir à 1,622,233.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Val D'Or, Qué. soit une hausse de 61.1%. La plus forte diminution a été enregistrée à Sept-Îles, Qué. soit une baisse de 34.6%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).



TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. September 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Septembre 1990 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1990	Change September 1990/1989	Year-to-date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	Variation Septembre	Cumulatif	Variation Cumulative
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	29,221	-0.7	269,575	2.8
2	Vancouver Int'l. BC-CB	28,190	-6.0	245,830	-4.2
3	St. Hubert QUE-QUE	22,767	29.1	193,562	29.9
4	Boundary Bay BC-CB	19,635	5.1	166,106	5.0
5	Toronto Buttonville ONT	19,007	-3.3	177,550	14.6
6	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,912	-2.6	165,512	2.8
7	Victoria Int'l. BC-CB	17,617	-6.2	166,789	3.1
8	Montréal Int'l. QUE-QUE	17,332	-6.0	164,498	-7.6
9	Abbotsford BC-CB	15,359	23.6	126,251	-3.0
10	Springbank ALTA-ALB	15,065	3.8	107,047	9.6
11	Ottawa Int'l. ONT	14,814	-3.6	142,455	-0.8
12	St. Honore QUE-QUE	13,810	-0.2	83,479	6.4
13	Winnipeg MAN	13,230	-1.2	120,486	2.5
14	Quebec QUE-QUE	12,020	-9.3	115,408	3.1
15	Pitt Meadows BC-CB	11,830	-0.3	103,324	5.2
16	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,533	-0.3	106,390	7.0
17	Hamilton City ONT	11,447	-15.0	96,830	-2.8
18	Toronto Island ONT	11,206	13.7	98,003	21.7
19	Halifax Int'l. NS-NE	10,525	-8.5	93,386	2.0
20	St. Andrews MAN	9,813	-21.6	114,154	4.1
21	Thunder Bay ONT	9,416	-8.0	77,101	-7.1
22	Saskatoon SASK	9,350	-7.4	85,049	-4.0
23	London ONT	9,348	-9.8	92,699	-0.2
24	North Bay ONT	9,002	5.0	74,785	-14.0
25	Oshawa ONT	8,988	-9.8	74,471	-6.9
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		368,437	-1.4	3,260,740	2.8
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		540,994	-0.9	4,774,096	2.5

In September 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 0.9% from September 1989. Itinerant movements decreased by 2.5% to 331,505 while local movements increased by 1.6% to 209,489 compared to the same month last year.

In the first nine months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2.5% over the same period last year. Itinerant movements were up 2.1% to 2,942,374 while local movements increased by 3.0% to 1,831,722.

The largest percentage increase in September was 47.2% at Charlottetown, P.E.I.. The largest decrease was 24.3% at Sept-Îles, Que.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours du mois de septembre 1990, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 0.9 par rapport au mois de septembre 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 331,505, soit une diminution de 2.5% par rapport au mois de septembre 1989 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 1.6% pour atteindre 209,489.

Au cours des neuf premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 2.5% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,942,374, soit une augmentation de 2.1% par rapport aux neuf premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une augmentation de 3.0% pour s'établir à 1,831,722.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Charlottetown, I.P.E. soit une hausse de 47.2%. La plus forte diminution a été enregistrée à Sept-Îles, Qué. soit une baisse de 24.3%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).

TABLE 4.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter 1990. (Preliminary Data).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Third Quarter 1990/1989
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation troisième trimestre
						%
1	Lester B Pearson International ONT	4,555,596	430,672	772,229	5,758,496	3.3
2	Vancouver International BC-CB	2,096,723	587,576	186,454	2,870,753	5.9
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QUE	1,251,021	401,902	50,010	1,702,933	3.4
4	Calgary International ALTA-ALB	1,121,037	153,673	50,200	1,324,910	4.8
5	Montréal/Mirabel Intl QUE.-QUE.	422,826	12,576	324,211	759,613	4.5
6	Halifax International NS-NE	449,441	290,355	16,831	756,627	4.2
7	Ottawa International ONT	515,929	141,517	8,499	665,945	2.6
8	Winnipeg International MAN	518,921	68,825	15,922	603,668	-1.6
9	Edmonton International ALTA-ALB	539,941	20,717	19,305	579,963	1.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	112,890	112,496	417	225,803	-5.2
11	St John's Nfld-TN	117,378	82,640	7,019	207,037	-2.6
12	Victoria International BC-CB	18,443	180,776	1,582	200,801	1.7
13	Québec QUE.-QUE.	34,357	131,460	17,415	183,232	-3.6
14	Regina SASK	132,097	29,092	2,193	163,382	4.4
15	Saskatoon SASK	134,892	26,084	2,084	163,060	-1.3
16	Thunder Bay ONT	90,778	52,358	9	143,145	3.4
17	Kelowna BC-CB	57,586	37,931	128	95,645	0.3
18	Moncton NB	32,951	47,720	21	80,692	8.0
19	Charlottetown PEI-IPÉ	20,368	50,300	1,926	72,594	-7.5
20	Toronto Island ONT	-	69,234	111	69,345	-3.9
21	Prince George BC-CB	40,809	25,749	2,591	69,149	9.4
22	Fredericton NB	23,984	43,364	416	67,764	17.3
23	London ONT	-	60,238	3,547	63,785	7.8
24	Yellowknife NWT-TNO	21,089	41,275	-	62,364	1.7
25	Saint John NB	21,928	40,084	250	62,262	-9.0
26	Sudbury ONT	-	57,833	-	57,833	6.8
27	Windsor ONT	494	50,064	2,782	53,340	-13.1
28	Sault Ste Marie ONT	-	50,008	54	50,062	-2.1
29	Sydney NS-NE	-	49,153	-	49,153	-6.0
30	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	48,543	-	48,543	9.2
31	Deer Lake Nfld-TN	5,304	42,813	-	48,117	3.4
32	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	46,381	-	46,381	-2.9
33	Timmins ONT	-	46,351	2	46,353	8.4
34	Whitehorse YT-TY	37,492	7,165	7	44,664	6.3
35	Sept-Iles QUE-QUE	-	38,588	16	38,604	6.6
36	Prince Rupert BC-CB	16,640	16,624	2,682	35,946	5.1
37	Fort St John BC-CB	18,458	16,859	4	35,321	0.5
38	Nanaimo BC-CB	-	32,936	-	32,936	-13.0
39	Gander International Nfld-TN	-	30,845	963	31,808	-9.3
40	Kamloops BC-CB	72	29,892	-	29,964	-2.1
41	Terrace BC-CB	17,126	11,878	-	29,004	7.3
42	Campbell River BC-CB	-	28,398	202	28,600	-4.2
43	Hamilton ONT	113	22,330	5,776	28,219	-37.6
44	Val d'Or QUE-QUE	3,425	23,935	-	27,360	7.0
45	North Bay ONT	-	26,899	111	27,010	9.5
46	Goose Bay Nfld-TN	6,781	18,851	1,013	26,645	-1.1
47	Bagotville/Saguenay QUE-QUE	-	26,422	181	26,603	-0.6
48	Lethbridge ALTA-ALB	-	26,170	107	26,277	-7.1
49	Grande Prairie ALTA-ALB	-	25,043	-	25,043	12.2
50	Castlegar BC-CB	-	24,497	82	24,579	-1.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		12,436,890	3,937,091	1,497,352	17,871,333	3.2
Total Canada		12,561,307	4,685,094	1,503,392	18,749,793	3.1

TABLEAU 4.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, troisième trimestre 1990 (données provisoires).



## Overall

Total passengers enplaned and deplaned during the third quarter of 1990 increased by 3.1% over the same period of the previous year. This brought the total traffic volume to 18.7 million.

The distribution by type of service was as follows: major scheduled services 67.0%, regional and local scheduled services 25.0% and major charter services 8.0%.

## Major Scheduled Services

Total traffic on major scheduled services declined by 1.2% (152,124 passengers) over the comparison period. Six of the top ten and 29 of the top 50 airports (ranked according to volume on major scheduled services) had decreases in traffic volume. Of the 29 decreases, there were only 5 which were not at least partially offset by increased regional and local scheduled services traffic.

On a sector basis, traffic enplaned and deplaned on domestic segments declined by 332,694 while the volume on transborder and other international segments increased by 129,570 and 51,000 respectively.

Major scheduled services offered 4.9% fewer departing seats and 4.5% fewer departing flights during the third quarter of 1990 than during the same period of 1989. The average departing load factor increased marginally from 62.5% to 63.0% over the same period.

## Regional and Local Scheduled Services

Enplaned and deplaned traffic for regional and local scheduled services increased between the second and third quarters of 1990, reaching 4,685,094 passengers during the third quarter 1990. In comparison to the same period a year earlier, a 12.8% increase was recorded.

In eastern Canada for example, St. John's, Fredericton and Deer Lake recorded strong traffic growth, mainly due to a transfer of traffic between the major carriers and their affiliated regional and local carriers.

For the comparison period, very few decreases were recorded among the top 50 airports for local and regional services. Kelowna and Nanaimo airports recorded the largest drop, 13.0% and 12.0% respectively.

## Major Charter Services

Passengers enplaned and deplaned on major charter services increased by 178,456 (13.5%) from the third quarter of 1989 to the third quarter of 1990.

As usual, Lester B. Pearson International reported the largest number of charter passengers, 772,229, which was a 1.1% decrease from the third quarter of 1989. This decrease brought the share of this airport to 51.4% of the total number of charter passengers enplaned and deplaned.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

## Vue d'ensemble

Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 3.1% au cours du troisième trimestre de 1990 comparé à la même période de l'année précédente. Le volume total de trafic a donc atteint 18.7 millions.

La répartition par genre de service était la suivante: principaux services réguliers 67.0%, services réguliers régionaux et locaux 25.0% et principaux services d'affrètement 8.0%.

## Les principaux services réguliers

Le trafic sur les principaux services réguliers a diminué de 1.2% (152,124 passagers) durant la période de comparaison. Six des premiers dix et 29 des 50 plus importants aéroports ont enregistré des baisses. Seulement 5 des 29 diminutions n'ont pas été partiellement compensées par l'augmentation de trafic sur les services réguliers régionaux et locaux.

Sur une base sectorielle, le trafic embarqué et débarqué sur les liaisons intérieures a diminué de 332,694 alors que les volumes pertinents aux secteurs transfrontalier et autre international ont augmenté de 129,570 et 51,000 respectivement.

Durant le troisième trimestre de 1990 les principaux services réguliers ont offert 4.9% moins de sièges disponibles au départ et 4.5% moins de vols au départ par rapport à la même période de 1989. Le facteur de remplissage a augmenté légèrement de 62.5% à 63.0% au cours de la même période de comparaison.

## Les services réguliers régionaux et locaux

Le trafic embarqué et débarqué voyageant sur les services réguliers régionaux et locaux a augmenté entre le deuxième et troisième trimestre de 1990 pour atteindre 4,685,094 passagers au cours du troisième trimestre de 1990. Comparativement à la même période en 1989, une hausse de 12.8% fut enregistrée.

Dans l'est du pays par exemple, les aéroports de St. John's, Fredericton et Deer Lake ont enregistré de fortes augmentations de trafic attribuables principalement au transfert de trafic entre les transporteurs majeurs principaux et leurs affiliés régionaux et locaux.

Au cours de la période de comparaison, très peu de diminutions furent enregistrées au niveau des 50 premiers aéroports pour les services régionaux et locaux. Ce sont les aéroports de Kelowna et Nanaimo qui ont subi les plus fortes baisses, soit 13.0% et 12.0% respectivement.

## Principaux services d'affrètement

Entre le troisième trimestre de 1989 et le troisième trimestre de 1990, les passagers embarqués et débarqués sur les principaux services d'affrètement ont augmenté de 178,456 (13.5%).

Comme d'habitude, l'aéroport international Lester B. Pearson s'est accaparé encore une fois du plus grand nombre de passagers d'affrètement (772,229 passagers), soit une diminution de 1.1% comparé au troisième trimestre en 1989. Cette diminution porte la part du marché de cet aéroport à 51.4% du nombre total de passagers d'affrètement embarqués et débarqués.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1386).



TABLE 5

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, - Third Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank 1990	City-Pair -	Third Quarter 1989	Third Quarter 1990	Jan.-Sept. 1989	Jan.-Sept. 1990	Change Jan.-Sept. 1990/1989
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation Jan.-sept.
			No.-Nbre			%
1	Montréal - Toronto	322,820	365,150	1,026,570	1,098,120	7.0
2	Toronto - Vancouver	240,570	201,260	622,850	529,820	-14.9
3	Ottawa - Toronto	166,050	168,690	594,290	581,170	-2.2
4	Calgary - Toronto	146,830	118,890	384,750	328,140	-14.7
5	Calgary - Vancouver	119,560	113,710	318,870	316,770	-0.7
6	Toronto - Winnipeg	106,040	98,790	307,110	270,550	-11.9
7	Halifax - Toronto	93,180	95,280	243,140	246,930	1.6
8	Edmonton - Vancouver	91,040	88,050	248,980	247,520	-0.6
9	Edmonton - Toronto	104,030	86,250	264,840	225,200	-15.0
10	Calgary - Edmonton	66,800	58,420	246,580	219,000	-11.2
11	Montréal - Vancouver	60,510	52,120	157,040	133,310	-15.1
12	Thunder Bay - Toronto	49,940	48,900	142,110	148,440	4.4
13	Vancouver - Winnipeg	49,950	48,560	131,860	128,700	-2.4
14	Ottawa - Vancouver	43,630	40,780	114,540	112,820	-1.5
15	Vancouver - Victoria	48,630	39,970	136,610	110,690	-19.0
16	St. John's - Toronto	45,540	39,050	105,270	97,630	-7.3
17	Halifax - Montréal	33,090	37,000	94,970	107,680	13.4
18	Calgary - Montréal	35,900	33,080	89,510	83,600	-6.6
19	Halifax - Ottawa	29,490	32,690	82,740	93,880	13.5
20	Québec - Toronto	26,770	30,250	85,190	92,200	8.2
21	Kelowna - Vancouver	32,740	29,400	105,100	104,110	-0.9
22	Calgary - Winnipeg	30,420	29,110	93,470	90,560	-3.1
23	Prince George - Vancouver	28,180	29,050	94,010	98,500	4.8
24	Regina - Toronto	28,510	28,020	72,870	71,310	-2.1
25	Halifax - St. John's	20,840	27,060	59,000	80,830	37.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		2,021,060	1,939,530	5,822,270	5,617,480	-3.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,486,910	3,438,590	9,943,840	9,932,810	-0.1

During the third quarter 1990, the number of passengers for all city-pairs on domestic scheduled services totalled 3,438,590, down 1.4% compared to the third quarter 1989. In addition, the top 25 city-pairs recorded a larger decline of 4.0% for the same period.

On a cumulative basis, some strong decreases were mainly observed for the long-haul domestic markets such as for Toronto-Vancouver (-14.9%) and Calgary-Toronto (-14.7%). Declines for the longer haul markets were mainly attributable to the disappearance of Wardair as a major scheduled carrier in late 1989.

For the year 1990, two additional carriers, Air Atlantic and Air Nova were added as participants in the Air Passenger Origin and Destination Survey. Their entry into the survey as of January 1st 1990, caused some large variations to appear in the comparative analysis of the first three quarters of data (1990/1989). The most affected markets were mainly located in eastern Canada (e.g.: Halifax-Montréal (13.4%), Halifax-Ottawa (13.5%), Halifax-St. John's (37.0%)) where these two carriers are predominant.

For further information, please contact C. Mamay (819) 997-1386.

TABLEAU 5

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur, - troisième trimestre 1990 (données provisoires).

Rank 1990	City-Pair -	Third Quarter 1989	Third Quarter 1990	Jan.-Sept. 1989	Jan.-Sept. 1990	Change Jan.-Sept. 1990/1989
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation Jan.-sept.
			No.-Nbre			%
1	Montréal - Toronto	322,820	365,150	1,026,570	1,098,120	7.0
2	Toronto - Vancouver	240,570	201,260	622,850	529,820	-14.9
3	Ottawa - Toronto	166,050	168,690	594,290	581,170	-2.2
4	Calgary - Toronto	146,830	118,890	384,750	328,140	-14.7
5	Calgary - Vancouver	119,560	113,710	318,870	316,770	-0.7
6	Toronto - Winnipeg	106,040	98,790	307,110	270,550	-11.9
7	Halifax - Toronto	93,180	95,280	243,140	246,930	1.6
8	Edmonton - Vancouver	91,040	88,050	248,980	247,520	-0.6
9	Edmonton - Toronto	104,030	86,250	264,840	225,200	-15.0
10	Calgary - Edmonton	66,800	58,420	246,580	219,000	-11.2
11	Montréal - Vancouver	60,510	52,120	157,040	133,310	-15.1
12	Thunder Bay - Toronto	49,940	48,900	142,110	148,440	4.4
13	Vancouver - Winnipeg	49,950	48,560	131,860	128,700	-2.4
14	Ottawa - Vancouver	43,630	40,780	114,540	112,820	-1.5
15	Vancouver - Victoria	48,630	39,970	136,610	110,690	-19.0
16	St. John's - Toronto	45,540	39,050	105,270	97,630	-7.3
17	Halifax - Montréal	33,090	37,000	94,970	107,680	13.4
18	Calgary - Montréal	35,900	33,080	89,510	83,600	-6.6
19	Halifax - Ottawa	29,490	32,690	82,740	93,880	13.5
20	Québec - Toronto	26,770	30,250	85,190	92,200	8.2
21	Kelowna - Vancouver	32,740	29,400	105,100	104,110	-0.9
22	Calgary - Winnipeg	30,420	29,110	93,470	90,560	-3.1
23	Prince George - Vancouver	28,180	29,050	94,010	98,500	4.8
24	Regina - Toronto	28,510	28,020	72,870	71,310	-2.1
25	Halifax - St. John's	20,840	27,060	59,000	80,830	37.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		2,021,060	1,939,530	5,822,270	5,617,480	-3.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,486,910	3,438,590	9,943,840	9,932,810	-0.1

Au cours du troisième trimestre de 1990, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers pour toutes les paires de villes se chiffrait à 3,438,590, une baisse de 1.4% par rapport au troisième trimestre de 1989. De plus, les 25 premières paires de villes ont enregistré une plus forte baisse, soit 4.0%, au cours de la même période.

Sur une base cumulative, de fortes diminutions furent principalement observées au niveau des marchés intérieurs de long courriers tels ceux de Toronto-Vancouver (-14.9%) et Calgary-Toronto (-14.7%). Les baisses des marchés long-courriers sont principalement attribuables à la disparition de Wardair vers la fin de 1989 en tant que transporteur majeur offrant des services réguliers.

Pour l'année 1990, deux autres transporteurs, Air Atlantic et Air Nova, ont été ajoutés en tant que participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens. Leur nouvelle participation à cette enquête en date du 1er janvier 1990, est la source de certaines variations exagérées que l'on observe au niveau de l'analyse comparative des trois premiers trimestres (1990/1989). Les marchés les plus affectés furent ceux de l'est du Canada où ces deux transporteurs sont prédominants (ex: Halifax-Montréal (13.4%), Halifax-Ottawa (13.5%), Halifax-St-John's (37.0%)).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1386).

TABLE 6.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, - Third Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	Third Quarter 1989	Third Quarter 1990	Jan.-Sept. 1989	Jan.-Sept. 1990	Change Jan.-Sept. 1990/1989
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan.-sept.	Jan.-sept.	Variation Jan.-sept.
No. - Nbre						
%						
1	Toronto - New York	224,740	239,750	609,480	634,000	4.0
2	Montréal - New York	95,470	103,880	257,650	283,060	9.9
3	Toronto - Chicago	89,560	90,640	237,620	245,600	3.4
4	Toronto - Los Angeles	59,930	75,220	169,150	200,960	18.8
5	Toronto - Boston	73,770	74,740	199,260	201,480	1.1
6	Vancouver - Los Angeles	76,060	74,150	189,670	202,140	6.6
7	Vancouver - San Francisco	39,280	58,860	99,930	122,460	22.5
8	Toronto - San Francisco	60,230	58,130	143,390	143,860	0.3
9	Toronto - Miami	32,080	51,540	130,030	152,680	17.4
10	Vancouver - Seattle/Tacoma	49,500	51,170	97,660	95,650	-2.1
11	Calgary - Los Angeles	38,230	36,120	101,640	101,770	0.1
12	Toronto - Tampa/St. Petersburg	18,910	34,480	96,010	156,760	63.3
13	Montréal - Miami	29,600	31,370	124,400	125,220	0.7
14	Montréal - Boston	34,010	30,250	102,800	87,760	-14.6
15	Toronto - Washington/Baltimore	29,070	27,780	82,770	88,020	6.3
16	Toronto - Philadelphia	24,540	26,910	70,160	77,430	10.4
17	Montréal - Los Angeles	24,840	23,780	67,200	59,550	-11.4
18	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,720	22,390	56,630	66,430	17.3
19	Vancouver - New York	18,960	21,850	44,760	49,200	9.9
20	Toronto - Cleveland	19,050	21,620	56,590	58,290	3.0
21	Halifax - Boston	15,590	21,460	34,940	48,220	38.0
22	Montréal - Ft. Lauderdale	16,150	20,820	46,380	55,870	20.5
23	Calgary - San Francisco	20,120	20,550	53,370	50,180	-6.0
24	Toronto - Atlanta	15,660	19,800	46,560	56,440	21.2
25	Toronto - Detroit	18,410	19,450	54,900	57,360	4.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,142,480	1,256,710	3,172,950	3,420,390	7.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,220,270	2,445,030	6,259,620	6,853,830	9.5

Scheduled transborder services for all city-pairs recorded a 10.1% increase during the third quarter 1990 compared to the same period a year earlier.

For the first nine months of 1990, most transborder markets (21 out of 25) recorded increases, varying from 0.1% for Calgary-Los Angeles to 63.3% for Toronto-Tampa/St. Petersburg compared to the same period last year. The very large increase for Toronto-Tampa/St. Petersburg market was mainly attributable to increased capacity from scheduled carriers. These carriers were filling the void left by the departure of Wardair in late 1989 as a major charter carrier operating on this usually busy fall-winter route.

For further information, please contact C. Mamay (819-997-1386).

TABLEAU 6.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier, - Troisième trimestre 1990 (données provisoires).

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier, - Troisième trimestre 1990 (données provisoires).
--

Au niveau des services réguliers transfrontaliers, une hausse de 10.1% fut enregistrée pour toutes les paires de villes au cours du troisième trimestre de 1990 par rapport à la même période de 1989.

Au cours des neuf premiers mois de 1990, la plupart des marchés transfrontaliers (21 sur 25) ont enregistré des augmentations variées, s'échelonnant de 0.1% pour Calgary-Los Angeles à 63.3% pour Toronto-Tampa/St. Petersburg comparativement à la même période en 1989. La forte augmentation enregistrée pour Toronto-Tampa/St. Petersburg est principalement attribuable à une augmentation des services de la part des transporteurs offrant des services réguliers. Ces derniers ont tenté de combler le vide survenu à la suite du départ de Wardair à la fin de 1989 comme transporteur majeur d'affrètement qui opérait sur cette route habituellement très achalandée au cours de la saison automne-hiver.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1386).



TABLE 7.

International Charter Passengers, by Region. Third Quarters 1988 to 1990 (Preliminary Data).

Region	Third Quarter 1988 Troisième trimestre	Third Quarter 1989 Troisième trimestre	Third Quarter 1990 Troisième trimestre	Change 1989/1988 Variation	Change 1990/1989 Variation	Région
				%	%	
Europe	599,464	672,394	709,231	12.2	5.5	Europe
Southern	144,922	172,823	135,825	19.3	-21.4	Sud
United States	313,621	356,823	301,320	13.8	-15.6	États-Unis
Total	1,058,007	1,202,040	1,146,376	13.6	-4.6	Total

Preliminary third quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 1,146,376, down 4.6% from the corresponding 1989 figure.

Europe was the most popular region with 709,231 passengers during the third quarter 1990. Furthermore, it was the only region that recorded an increase in this quarter with 36,837 additional passengers. The United Kingdom and France were the two most popular countries in Europe with 266,693 and 228,355 charter passengers respectively, translating into a 1.7% increase for the United Kingdom and a 24.5% increase for France compared to the third quarter 1989. The Netherlands came in third with 51,668 charter passengers, an increase of 47.4% from third quarter 1989; however, Germany, with 36,661 charter passengers, showed a decrease of 21.0% from the same quarter a year earlier.

The United States region with 301,320 charter passengers ranked second in popularity during the third quarter 1990. The sun spot price war among the major charter carriers was played out; Florida, the largest charter market in the United States region, fell back close to its third quarter 1988 passenger level. During the third quarter of 1990, 145,741 charter passengers travelled to and from Florida, a 53 thousand passenger decrease from the corresponding quarter of 1989. California showed a similar trend but on a smaller scale decreasing from 32,288 charter passengers in third quarter 1989 to 21,415 a year later. The charter market for Hawaii was greatly reduced by the disappearance of Wardair in the third quarter of 1989. By the third quarter 1990 this market was served, for the most part, by scheduled operations. Consequently, there were no charter data reported for Hawaii in this quarter compared to 13 thousand passengers a year earlier.

In terms of percentage, the Southern region suffered the greatest decrease in charter activity with a 21.4% loss. This, in fact, was the first and only third quarter decrease to occur for this region since the charter survey began in 1970.

During the twelve months between October 1989 and September 1990, Canada's major charter airlines have decreased in number by 60% from 10 to 4. The remaining major charter carriers are as follows: Canada 3000 and Worldways based in Toronto, Nationair and Air Transat based at Mirabel, Montreal.

For further information, please contact K. Tieman (819) 997-6173.

TABLEAU 7.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Troisièmes trimestres 1988 à 1990 (données provisoires).

Les données provisoires du troisième trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 1,146,376, soit une diminution de 4.6% comparée à la même période en 1989.

Avec ses 709,231 passagers, l'Europe était la région la plus populaire au troisième trimestre de 1990. De plus, c'est la seule région qui a enregistré une augmentation pendant ce trimestre, soit de 36,837 passagers additionnels. Le Royaume-Uni et la France, avec 266,693 et 228,355 passagers respectivement constituent les plus importants marchés de l'Europe. Ceci représente une augmentation de 1.7% pour le Royaume-Uni et 24.5% pour la France comparativement au troisième trimestre de 1989. Les Pays-Bas avec 51,668 passagers sur vols nolisés se sont classés au troisième rang, soit une augmentation de 47.4% comparée au troisième trimestre de 1989; par contre, les 36,661 passagers de l'Allemagne représentent une diminution de 21.0% comparée au même trimestre de l'année dernière.

La région des États-Unis avec ses 301,320 passagers sur vols nolisés s'est située au deuxième rang au cours du troisième trimestre de 1990. La guerre des destinations-soleil parmi les principaux transporteurs affrétés semble être terminée. La Floride, traditionnellement le plus gros marché de vols affrétés aux États-Unis est retombée près de ses chiffres pour le troisième trimestre de 1988 en ce qui concerne les passagers sur vols affrétés. Les 145,741 passagers en provenance ou à destination de la Floride au troisième trimestre de 1990 constituent une baisse de 53 milles personnes du trimestre correspondant de 1989. La Californie démontra une tendance similaire, bien que sur une plus petite échelle, passant de 32,288 passagers sur vols nolisés au troisième trimestre de 1989 à 21,415 un an plus tard. Le marché des passagers sur vols affrétés a été grandement réduit suite à la disparition de Wardair au troisième trimestre de 1989. De la, à venir jusqu'au troisième trimestre de 1990, ce vide a été comblé par des vols réguliers. Par conséquent, il n'y eut pas de données concernant Hawaii à ce trimestre comparativement à 13 milles passagers un an plus tôt.

En termes de pourcentage la région Sud a souffert le plus gros recul en activités de vols affrétés avec une perte de 21.4%. Ceci constitue, en fait, la première diminution au troisième trimestre pour cette région depuis le début de l'enquête en 1970.

Durant les douze mois, octobre 1989 à septembre 1990, les principaux transporteurs affrétés canadiens ont baissé de 60% passant de 10 à 4. Les principaux transporteurs affrétés qui restent sont: Canada 3000 et Worldways basés à Toronto et Nationair et Air Transat ayant Mirabel, Montréal comme base.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819) 997-0198.



TABLE 8.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1990 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 8.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Deuxième trimestre 1990 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	
	No. - Nbre ( '000)	%	%						
Domestic									Intérieur
First quarter	3,062.9	-8.7	37.6	38.4	59.5	58.2	2.9	3.4	Premier trimestre
Second quarter	3,650.3	-4.0	37.4	33.6	59.6	62.9	3.1	3.6	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,713.1	-6.2	37.5	35.8	59.6	60.7	2.9	3.5	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	2,935.5	-9.1	36.9	37.8	60.1	58.7	3.0	3.6	Premier trimestre
Second quarter	3,503.2	-4.3	36.7	32.9	60.2	63.4	3.1	3.7	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,438.7	-6.6	36.8	35.1	60.2	61.3	3.0	3.6	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	1,289.4	-13.1	44.1	44.7	53.2	52.3	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	1,383.1	-9.1	45.7	39.9	51.2	57.0	3.0	3.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	2,672.4	-11.7	45.0	42.2	52.2	54.7	2.8	3.1	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	1,646.2	-4.7	30.7	32.3	66.2	63.7	3.2	4.0	Premier trimestre
Second quarter	2,120.1	-0.9	30.2	28.3	66.6	67.6	3.2	4.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,766.3	-2.6	30.4	30.1	66.5	65.9	3.2	4.0	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	127.3	1.8	55.8	52.5	43.5	46.9	0.8*	0.5	Premier trimestre
Second quarter	147.1	3.6	55.4	50.4	43.9	49.0	0.7*	0.7	Deuxième trimestre
Year-to-date	274.4	2.7	55.6	51.4	43.7	48.0	0.7	0.6	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

TABLE 8.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1990 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 8.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Deuxième trimestre 1990 (estimations provisoires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 <sup>†</sup>	1990	1989 <sup>†</sup>	1990	1989 <sup>†</sup>	1990	
	No. - Nbre ( '000 000)	%	%						
<b>Domestic</b>									<b>Intérieur</b>
First quarter	4 056.2	-7.4	31.3	33.9	65.5	62.3	3.1	3.8	Premier trimestre
Second quarter	5 216.4	-2.6	30.8	29.2	66.0	66.8	3.2	4.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	9 272.6	-4.7	31.1	31.3	65.8	64.9	3.1	3.9	Année à ce jour
<b>Southern services</b>									<b>Services secteur sud</b>
First quarter	3 929.7	-7.7	30.7	33.4	66.1	62.8	3.2	3.9	Premier trimestre
Second quarter	5 064.6	-2.8	30.3	28.7	66.5	67.3	3.3	4.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	8 994.4	-5.0	30.5	30.7	66.4	65.3	3.2	4.0	Année à ce jour
<b>Short-haul</b>									<b>Court-courrier</b>
First quarter	628.2	-11.4	43.2	42.8	54.1	54.2	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	693.7	-6.3	44.1	37.4	52.8	59.5	3.1	3.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	1 321.9	-8.8	43.7	40.0	53.5	57.0	2.9	3.0	Année à ce jour
<b>Long-haul</b>									<b>Long-courrier</b>
First quarter	3 301.5	-7.0	28.3	31.6	68.5	64.4	3.3	4.1	Premier trimestre
Second quarter	4 370.9	-2.2	28.0	27.3	68.7	68.5	3.3	4.2	Deuxième trimestre
Year-to-date	7 672.5	-4.3	28.1	29.1	68.7	66.7	3.2	4.1	Année à ce jour
<b>Northern Services</b>									<b>Services secteur nord</b>
First quarter	126.5	4.7	52.4	49.9	46.7	49.5	1.0*	0.6	Premier trimestre
Second quarter	151.7	7.0	52.5	46.9	46.7	52.5	0.8*	0.7	Deuxième trimestre
Year-to-date	278.2	5.9	52.5	48.2	46.7	51.1	0.9	0.7	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par



### Discount Fare Utilization

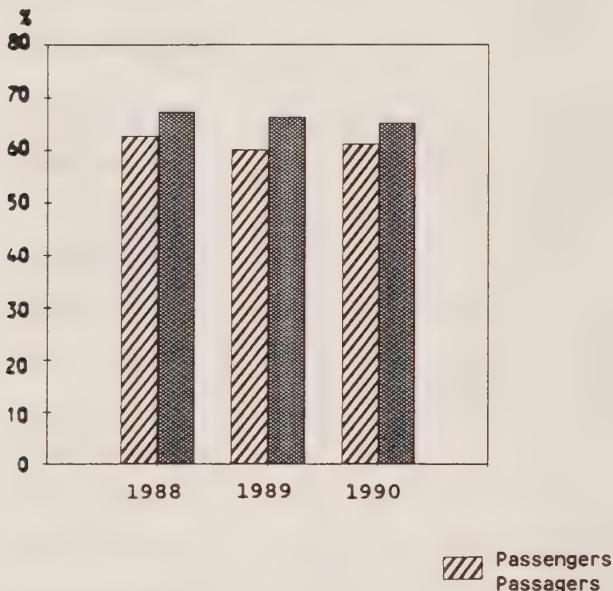
Preliminary estimates (see Table 8.1) indicate that 60.7% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1990. This level represents an increase of 1.1 percentage points compared to the same period a year earlier and a decrease of 1.2 percentage points compared to the same period in 1988. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 64.9%, down from 65.8% in 1989 (see Table 8.2).

At a more disaggregate level, Figure 8.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 8.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1988-1990

#### Southern Services Services secteur sud



In the southern sector, 61.3% of passenger traffic (representing 65.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1990. In 1989, the corresponding figures were 60.2% for passengers and 66.4% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount carriage amounted to 48.0% of the traffic during the first two quarters of 1990, up from 43.7% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 4.4 percentage points (46.7% to 51.1%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 96% of all passengers and 97% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

### Utilisation des tarifs réduits

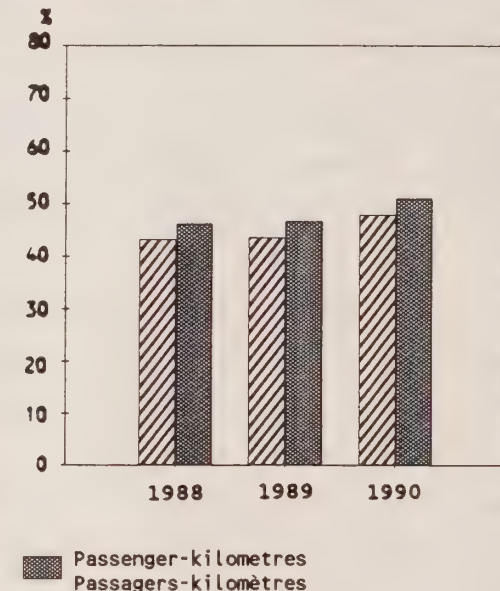
Selon les estimations provisoires (voir tableau 8.1), 60.7% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1990. Ce niveau représente une hausse de 1.1 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une baisse de 1.2 point de pourcentage par rapport à la même période en 1988. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 65.8% en 1989 à 64.9% en 1990 (voir tableau 8.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 8.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 8.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Janvier-juin 1988-1990

#### Northern Services Services secteur nord



Dans le secteur sud, 61.3% du trafic de passagers (représentant 65.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1990, comparativement à 60.2% et 66.4% respectivement en 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 48.0% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1990, une hausse par rapport à 43.7% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 4.4 points de pourcentage (de 46.7% à 51.1%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800

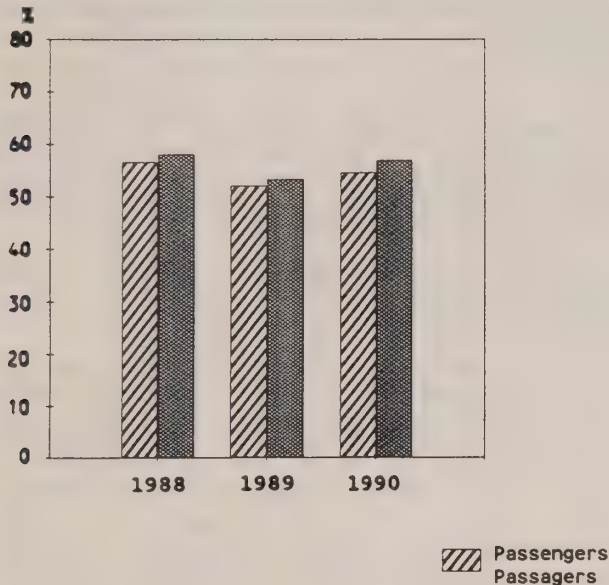


suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first two quarters of 1990, discount carriage on long-haul services represented 65.9% of passenger volume and 66.7% of passenger-kilometres; this compares with 54.7% and 57.0% respectively, for short-haul services (see Figure 8.2).

Figure 8.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1988-1990

Short-Haul  
Court-courriers



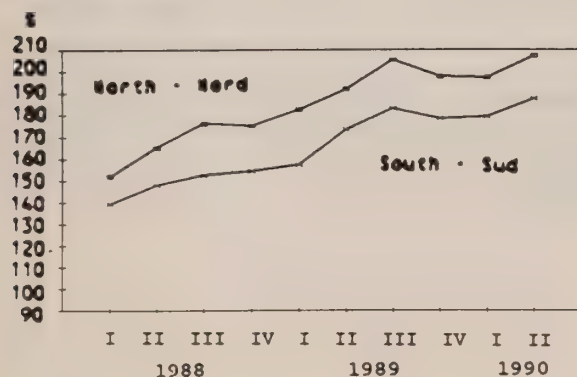
#### Average Fares

Figure 8.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1990. During the second quarter, the average of all fares rose 8.1% over the previous year to reach \$187.

Figure 8.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1988-1990

All Fares  
Tous les tarifs

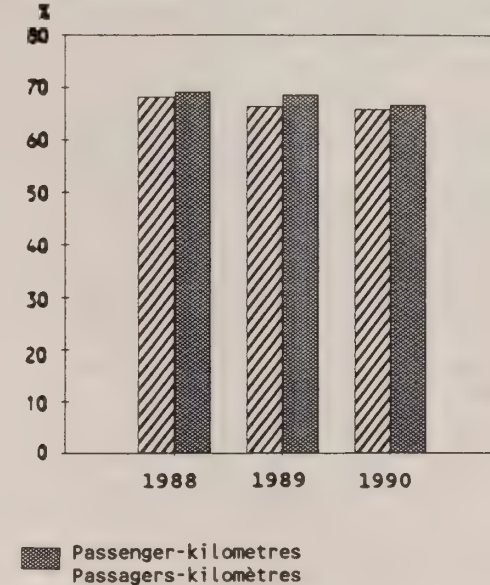


kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 65.9% du volume de passagers et 66.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 54.7% et 57.0% (voir figure 8.2).

Figure 8.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Janvier-juin 1988-1990

Long-Haul  
Long-courriers



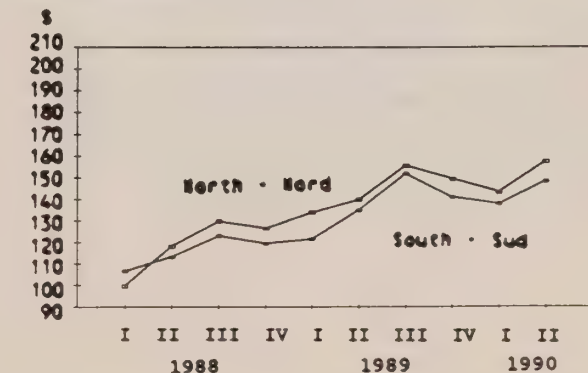
#### Tarifs moyens

La figure 8.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1990. Au cours du deuxième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 8.1% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$187.

Figure 8.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1988-1990

Discount Fares  
Tarifs réduits



The most notable cause of the price increase was due to buoyant discount fares, which jumped sharply (9.8%), to average \$148.

Both economy and business class fares also increased greatly (results not shown).

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 7.9% during the second quarter of 1990 over the same period in 1989, posting its twelfth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1988. Figure 8.3 shows that since 1988 (except for the first quarter), the discount fare levels in the regulated zone greatly exceed the levels in the deregulated zone.

#### Notes

- o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
  - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
  - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
  - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1990 issue of this publication is scheduled for release in May 1991. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

La poussée des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (9.8%), pour s'établir à \$148.

Les tarifs des classes économique et affaires ont également augmenté fortement (résultats non montrés).

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 7.9% au cours du deuxième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur douzième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1988. La figure 8.3 montre que depuis 1988 (à l'exception du premier trimestre), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

#### Notes

- o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux:
  - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
  - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
  - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n<sup>o</sup> 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1990 de cette publication devrait paraître en mai 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).



# **PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**

# **PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.



HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



Service Bulletin

Bulletin de service

# Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
To order Statistics Canada publications, please call our National  
toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No. 5

Vol. 23, N° 5

## HIGHLIGHTS

- o In February 1991, Canadian Level I air carriers reported 2.6 billion scheduled passenger-kilometres, a 20% decrease from February 1990.

Available on CANSIM Matrix 385

- o In the first 11 months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2% over the same period last year.
- o Preliminary data reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. indicate that 63% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first three quarters of 1990, up from 62% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 68% of total volume in 1990, which represents a decrease of less than half a percentage point compared to a year earlier.
- o During the third quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all city-pairs in the domestic southern sector rose 5% over the previous year to reach \$193.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1991.

## FAITS SAILLANTS

- o En février 1991, les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont réalisé 2.6 milliards de passagers-kilomètres sur les services réguliers, une diminution de 20% par rapport à février 1990.

Disponible sur CANSIM: Matrix 385

- o Au cours des 11 premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 2% par rapport à la même période en 1989.
- o Selon les données provisoires fournies par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée., 63% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1990, en regard de 62% en 1989. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 68% du volume total en 1990, soit une baisse de moins d'un demi point de pourcentage par rapport à l'année précédente.
- o Au cours du troisième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes dans le secteur intérieur du sud a augmenté de 5% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$193.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.



TABLE 1.

TABLEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, February 1991, (Preliminary Data).

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, février 1991 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	February 1991	Change Over previous year	Year-to- date 1991	Change Year-to- date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Février	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	936	0.8	1,926	1.6	- Intérieur
- International	419	-19.1	891	-15.6	- International
- Total	1,355	-6.4	2,817	-4.6	- Total
Passengers - Charter	184	-15.2	352	-18.3	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,539	-7.5	3,169	-6.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled	1 154 527	-12.9	2 409 510	-12.0	Réguliers - Intérieur
- International	1 425 993	-24.1	3 166 684	-20.0	- International
- Total	2 580 520	-19.5	5 576 194	-16.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	421 941	-17.5	858 474	-15.5	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 002 462	-19.2	6 434 669	-16.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	4 496 836	-9.2	9 691 085	-7.4	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	515 367	-16.7	1 080 816	-14.3	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 012 204	-10.1	10 771 901	-8.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	57.4	...	57.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.9	...	79.4	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	59.9	...	59.7	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	93 108	-14.4	195 666	-7.4	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	465	-48.1	1 094	-38.8	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	93 574	-14.7	196 761	-7.7	chandises - Total
Hours Flown	60	11.1	125	9.6	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	244 143	-12.3	527 875	-9.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Level I scheduled data for February 1991 over February 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 12.9% while international passenger-kilometres decreased by 24.1%.

Une comparaison des données sur les services réguliers pour février 1991 par rapport à la même période en 1990 démontre que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 12.9% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a diminué de 24.1%.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. November 1990 (Preliminary Data).

Rank Airports - Transport Canada Towers

Rang Aéroports - Tours de Transports Canada

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Novembre 1990 (données provisoires).

		November 1990 Novembre	Change November 1990/1989 Variation Novembre	Year-to- date 1990 Cumulatif	Change Year-to-date 1990/1989 Variation Cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	28,258	-2.9	327,948	2.4
2	Vancouver Int'l. BC-CB	23,619	1.2	296,315	-2.8
3	St. Hubert QUE-QUE	18,946	39.4	231,264	29.6
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,916	-1.4	200,018	1.7
5	Montréal Int'l. QUE-QUE	16,621	-7.9	198,746	-7.3
6	Ottawa Int'l. ONT	15,040	0.1	173,885	-0.8
7	Toronto Buttonville ONT	14,206	-6.3	210,583	14.3
8	Boundary Bay BC-CB	13,916	-6.5	196,212	3.1
9	Victoria Int'l. BC-CB	13,607	-7.0	194,410	1.1
10	Abbotsford BC-CB	12,627	12.4	155,762	2.1
11	Winnipeg MAN	12,106	-12.2	145,927	1.3
12	Thunder Bay ONT	11,543	1.0	102,343	-2.4
13	Springbank ALTA-ALB	11,217	0.5	131,975	6.7
14	Quebec QUE-QUE	10,753	1.6	137,353	2.0
15	Hamilton City ONT	10,530	22.2	117,516	-1.5
16	St. Andrews MAN	10,282	-6.1	133,923	0.4
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,263	-4.1	127,426	4.5
18	Toronto Island ONT	9,984	48.7	117,432	24.3
19	Halifax Int'l. NS-NE	8,616	-6.0	111,191	-0.3
20	London ONT	8,452	-10.9	110,445	-0.8
21	Waterloo-Guelph ONT	8,139	26.5	96,178	9.6
22	Saskatoon SASK	7,976	-12.7	103,945	-4.3
23	Villeneuve ALTA-ALB	7,717	0.1	95,517	11.0
24	Oshawa ONT	7,616	23.6	91,410	-1.4
25	Moncton NB	7,590	19.7	91,668	2.1
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		316,540	1.9	3,899,392	3.3
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		444,812	0.2	5,722,978	2.1

In November 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 0.2% from November 1989. Itinerant movements decreased by 0.7% to 277,259 while local movements increased by 1.8% to 167,553 compared to the same month last year.

In the first 11 months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2.1% over the same period last year. Itinerant movements increased by 1.8% to 3,533,041 while local movements increased by 2.6% to 2,189,937.

The largest percentage increase in November was 53.9% at St. Jean, Que. The largest decrease was 40.7% at Penticton, B.C.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours du mois de novembre 1990, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 0.2% par rapport au mois de novembre 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 277,259 soit une diminution de 0.7% par rapport au mois de novembre 1989 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 1.8% pour atteindre 167,533.

Au cours des 11 premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 2.1% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,533,041, soit une augmentation de 1.8% par rapport aux 11 premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une augmentation de 2.6% pour s'établir à 2,189,937.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St. Jean, Qué. soit une hausse de 53.9%. La plus forte diminution a été enregistrée à Penticton, C.B. soit une baisse de 40.7%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. October 1990.

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1990
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	30,115
2	Vancouver Int'l. BC-CB	26,866
3	Toronto Buttonville ONT	18,851
4	St. Hubert QUE-QUÉ	18,531
5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,590
6	Montréal Int'l. QUE-QUÉ	17,549
7	Abbotsford BC-CB	17,440
8	Boundary Bay BC-CB	16,749
9	Ottawa Int'l. ONT	16,702
10	Victoria Int'l. BC-CB	14,901
11	Springbank ALTA-ALB	13,352
12	Winnipeg MAN	13,335
13	Thunder Bay ONT	11,631
14	Quebec QUE-QUÉ	11,221
15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,773
16	Hamilton City ONT	10,215
17	St. Andrews MAN	10,185
18	North Bay ONT	9,991
19	Saskatoon SASK	9,810
20	London ONT	9,746
21	Toronto Island ONT	9,543
22	St. Honoré QUE-QUÉ	9,508
23	Oshawa ONT	9,431
24	Waterloo-Guelph ONT	9,364
25	Pitt Meadows BC-CB	9,239

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Octobre 1990.

Change October 1990/1989 Variation Octobre	Year-to-date 1990 Cumulatif	Change Year-to-date 1990/1989 Variation Cumulative
%	%	%
3.5	299,690	2.9
7.0	272,696	-3.2
32.7	196,377	16.1
17.3	212,318	28.8
-5.1	183,102	1.9
-4.4	182,125	-7.3
57.0	143,135	1.3
-2.5	182,296	3.9
0.4	158,845	-0.9
-6.5	180,803	1.8
-9.8	120,758	7.4
5.0	133,821	2.8
11.1	90,800	-2.9
-7.5	126,600	2.0
-8.6	117,163	5.4
-7.5	106,986	-3.3
-20.4	123,641	1.0
65.7	85,067	-8.6
-9.5	95,969	-3.5
8.8	101,993	0.2
32.2	107,448	22.4
-14.2	92,244	3.0
42.6	83,794	-3.2
11.1	88,039	8.3
-11.1	111,665	2.9

Total - above airports/Aéroports ci-dessus

352,638

4.6

3,597,375

3.1

Total - Transport Canada Towers (60)/

Total - Tours de Transports Canada (60)

508,457

1.2

5,278,166

2.3

In October 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 1.2% from October 1989. Itinerant movements increased by 1.1% to 314,311 while local movements increased by 1.2% to 194,146 compared to the same month last year.

In the first ten months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2.3% over the same period last year. Itinerant movements were up 2.0% to 3,255,782 while local movements increased by 2.6% to 2,022,384.

The largest percentage increase in October was 65.7% at North Bay, Ont. The largest decrease was 36.2% at Yellowknife, N.W.T.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours du mois d'octobre 1990, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 1.2% par rapport au mois d'octobre 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 314,311, soit une augmentation de 1.1% par rapport au mois d'octobre 1989 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 1.2% pour atteindre 194,146.

Au cours des dix premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 2.3% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,255,782, soit une augmentation de 2.0% par rapport aux dix premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une augmentation de 2.6% pour s'établir à 2,022,384.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à North Bay, Ont. soit une hausse de 65.7%. La plus forte diminution a été enregistrée à Yellowknife, T.N.O. soit une baisse de 36.2%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).

TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1990 (Preliminary Estimates).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	
	No. - Nbre ( '000)	%							
Domestic									Intérieur
First quarter	3,062.9	-8.7	37.6	38.4	59.5	58.2	2.9	3.4	Premier trimestre
Second quarter	3,650.3	-4.0	37.4	33.6	59.6	62.9	3.1	3.6	Deuxième trimestre
Third quarter	3,761.9	-5.0	31.4	28.4	65.0	68.2	3.6	3.5	Troisième trimestre
Year-to-date	10,475.0	-5.8	35.3	33.1	61.5	63.4	3.2	3.5	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	2,935.5	-9.1	36.9	37.8	60.1	58.7	3.0	3.6	Premier trimestre
Second quarter	3,503.2	-4.3	36.7	32.9	60.2	63.4	3.1	3.7	Deuxième trimestre
Third quarter	3,607.7	-5.2	30.7	27.5	65.7	68.9	3.7	3.6	Troisième trimestre
Year-to-date	10,046.4	-6.1	34.6	32.4	62.2	64.0	3.3	3.6	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	1,289.4	-13.1	44.1	44.7	53.2	52.3	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	1,383.1	-9.1	45.7	39.9	51.2	57.0	3.0	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	1,347.2	-4.3	41.9	34.8	54.4	61.8	3.7	3.4	Troisième trimestre
Year-to-date	4,019.7	-9.3	44.0	39.7	53.0	57.1	3.1	3.2	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	1,646.2	-4.7	30.7	32.3	66.2	63.7	3.2	4.0	Premier trimestre
Second quarter	2,120.1	-0.9	30.2	28.3	66.6	67.6	3.2	4.1	Deuxième trimestre
Third quarter	2,260.4	-5.7	23.9	23.1	72.3	73.2	3.7	3.7	Troisième trimestre
Year-to-date	6,026.8	-3.8	27.9	27.5	68.7	68.6	3.4	3.9	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	127.3	1.8	55.8	52.5	43.5	46.9	0.8*	0.5	Premier trimestre
Second quarter	147.1	3.6	55.4	50.4	43.9	49.0	0.7*	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	154.2	-0.4	51.0	48.7	48.3	50.5	0.7	0.8	Troisième trimestre
Year-to-date	428.6	1.6	53.9	50.4	45.4	48.9	0.7	0.7	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Troisième trimestre 1990 (estimations provisoires).

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".



TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third Quarter 1990 (Preliminary Estimates).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 <sup>I</sup>	1990	1989 <sup>I</sup>	1990	1989 <sup>I</sup>	1990	
	No. - Nbre ( '000 000)	%							
Domestic									Intérieur
First quarter	4 056.2	-7.4	31.3	33.9	65.5	62.3	3.1	3.8	Premier trimestre
Second quarter	5 216.4	-2.6	30.8	29.2	66.0	66.8	3.2	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 604.8	-6.0	25.1	23.9	71.1	72.4	3.7	3.7	Troisième trimestre
Year-to-date	14 877.3	-5.2	28.8	28.5	67.9	67.7	3.3	3.8	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3 929.7	-7.7	30.7	33.4	66.1	62.8	3.2	3.9	Premier trimestre
Second quarter	5 064.6	-2.8	30.3	28.7	66.5	67.3	3.3	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 434.3	-6.2	24.4	23.3	71.7	72.9	3.8	3.8	Troisième trimestre
Year-to-date	14 428.6	-5.5	28.2	27.9	68.4	68.2	3.4	3.9	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	628.2	-11.4	43.2	42.8	54.1	54.2	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	693.7	-6.3	44.1	37.4	52.8	59.5	3.1	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	685.4	-2.7	40.3	32.5	56.1	64.2	3.6	3.4	Troisième trimestre
Year-to-date	2 007.3	-6.8	42.5	37.4	54.4	59.4	3.1	3.2	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	3 301.5	-7.0	28.3	31.6	68.5	64.4	3.3	4.1	Premier trimestre
Second quarter	4 370.9	-2.2	28.0	27.3	68.7	68.5	3.3	4.2	Deuxième trimestre
Third quarter	4 748.8	-6.7	22.2	21.9	73.9	74.2	3.9	3.9	Troisième trimestre
Year-to-date	12 421.3	-5.3	25.8	26.4	70.7	69.6	3.5	4.0	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	126.5	4.7	52.4	49.9	46.7	49.5	1.0*	0.6	Premier trimestre
Second quarter	151.7	7.0	52.5	46.9	46.7	52.5	0.8*	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	170.5	1.7	48.1	44.9	51.3	54.3	0.7	0.8	Troisième trimestre
Year-to-date	448.7	4.3	50.8	46.9	48.5	52.3	0.8	0.7	Année à ce jour

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, troisième trimestre 1990 (estimations provisoires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 <sup>I</sup>	1990	1989 <sup>I</sup>	1990	1989 <sup>I</sup>	1990	
	No. - Nbre ( '000 000)	%							
Domestic									Intérieur
First quarter	4 056.2	-7.4	31.3	33.9	65.5	62.3	3.1	3.8	Premier trimestre
Second quarter	5 216.4	-2.6	30.8	29.2	66.0	66.8	3.2	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 604.8	-6.0	25.1	23.9	71.1	72.4	3.7	3.7	Troisième trimestre
Year-to-date	14 877.3	-5.2	28.8	28.5	67.9	67.7	3.3	3.8	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3 929.7	-7.7	30.7	33.4	66.1	62.8	3.2	3.9	Premier trimestre
Second quarter	5 064.6	-2.8	30.3	28.7	66.5	67.3	3.3	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 434.3	-6.2	24.4	23.3	71.7	72.9	3.8	3.8	Troisième trimestre
Year-to-date	14 428.6	-5.5	28.2	27.9	68.4	68.2	3.4	3.9	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	628.2	-11.4	43.2	42.8	54.1	54.2	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	693.7	-6.3	44.1	37.4	52.8	59.5	3.1	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	685.4	-2.7	40.3	32.5	56.1	64.2	3.6	3.4	Troisième trimestre
Year-to-date	2 007.3	-6.8	42.5	37.4	54.4	59.4	3.1	3.2	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	3 301.5	-7.0	28.3	31.6	68.5	64.4	3.3	4.1	Premier trimestre
Second quarter	4 370.9	-2.2	28.0	27.3	68.7	68.5	3.3	4.2	Deuxième trimestre
Third quarter	4 748.8	-6.7	22.2	21.9	73.9	74.2	3.9	3.9	Troisième trimestre
Year-to-date	12 421.3	-5.3	25.8	26.4	70.7	69.6	3.5	4.0	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	126.5	4.7	52.4	49.9	46.7	49.5	1.0*	0.6	Premier trimestre
Second quarter	151.7	7.0	52.5	46.9	46.7	52.5	0.8*	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	170.5	1.7	48.1	44.9	51.3	54.3	0.7	0.8	Troisième trimestre
Year-to-date	448.7	4.3	50.8	46.9	48.5	52.3	0.8	0.7	Année à ce jour

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "†" indique un coefficient entre 10% et 25%.

• Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

## Discount Fare Utilization

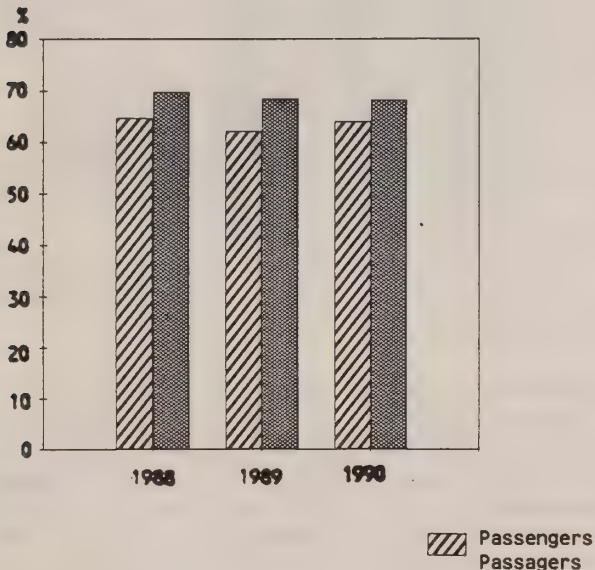
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that 63.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1990. This level represents an increase of 1.9 percentage points compared to the same period a year earlier and a decrease of 0.6 percentage point compared to the same period in 1988. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 67.7%, down from 67.9% in 1989 (see Table 4.2).

At a more disaggregate level, Figure 4.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September 1988-1990

Southern Services  
Services secteur sud



In the southern sector, 64.0% of passenger traffic (representing 68.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1990. In 1989, the corresponding figures were 62.2% for passengers and 68.4% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 48.9% of the traffic during the first three quarters of 1990, up from 45.4% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.8 percentage points (48.5% to 52.3%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 96% of all passengers and 97% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98% respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

## Utilisation des tarifs réduits

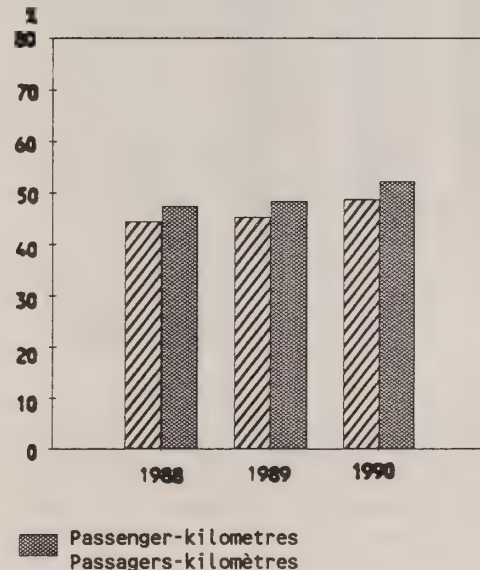
Selon les estimations provisoires (voir tableau 4.1), 63.4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1990. Ce niveau représente une hausse de 1.9 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une baisse de 0.6 point de pourcentage par rapport à la même période en 1988. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 67.9% en 1989 à 67.7% en 1990 (voir tableau 4.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 4.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Janvier-septembre 1988-1990

Northern Services  
Services secteur nord



Dans le secteur sud, 64.0% du trafic de passagers (représentant 68.2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1990, comparativement à 62.2% et 68.4% respectivement en 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 48.9% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1990, une hausse par rapport à 45.4% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 3.8 points de pourcentage (de 48.5% à 52.3%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances

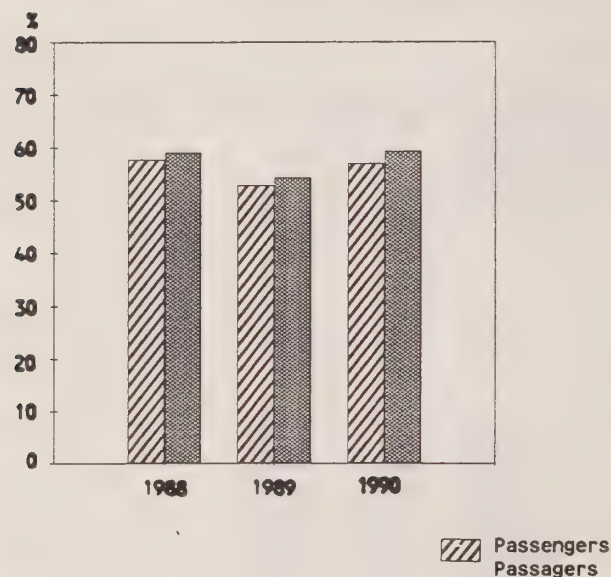


suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first three quarters of 1990, discount carriage on long-haul services represented 68.6% of passenger volume and 69.6% of passenger-kilometres; this compares with 57.1% and 59.4% respectively, for short-haul services (see Figure 4.2).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September 1988-1990

Short-Haul  
Court-courriers



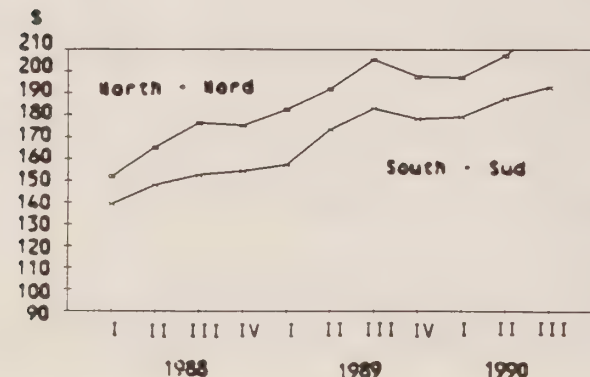
Average Fares

Figure 4.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1990. During the third quarter, the average of all fares rose 5.2% over the previous year to reach \$193.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1988-1990

All Fares  
Tous les tarifs

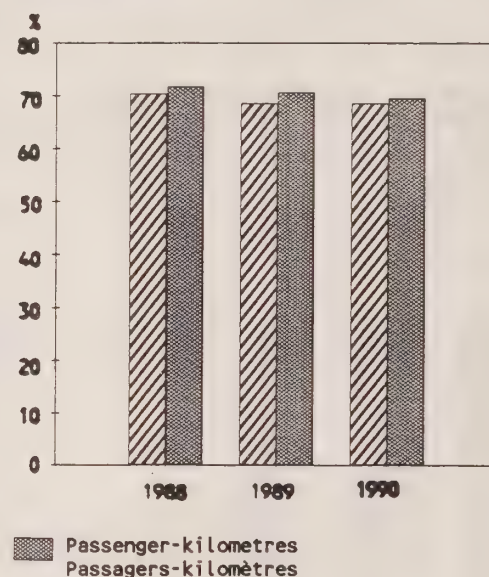


de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.6% du volume de passagers et 69.6% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.1% et 59.4% (voir figure 4.2).

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Janvier-septembre 1988-1990

Long-Haul  
Long-courriers



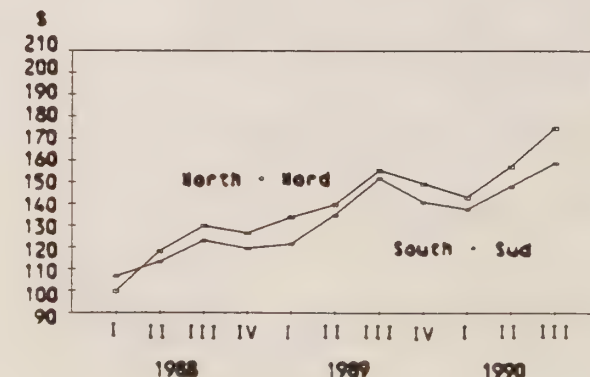
Tarifs moyens

La figure 4.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1990. Au cours du troisième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 5.2% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$193.

Figure 4.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1988-1990

Discount Fares  
Tarifs réduits





The most notable cause of the price increase was a buoyant economy and business class fares, which jumped 9.7% and 9.1%, respectively. The discount fares rose 4.6% to average \$159.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose 8.7% during the third quarter of 1990 over the same period in 1989, posting its thirteenth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1988. Figure 4.3 shows that since the second quarter of 1988, the discount fare levels in the regulated zone greatly exceeded the levels in the deregulated zone.

#### Notes

- o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
  - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
  - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
  - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The third quarter 1990 issue of this publication is scheduled for release in June 1991. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

La poussée des tarifs des classes économiques et affaires explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus de 9.7% et 9.1%, respectivement. Les tarifs réduits ont augmenté de 4.6% pour s'établir à \$159.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 8.7% au cours du troisième trimestre de 1990 par rapport à la même période en 1989, enregistrant leur treizième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1988. La figure 4.3 montre que depuis le deuxième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

#### Notes

- o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
  - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
  - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
  - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n<sup>o</sup> 51-002 au catalogue. L'édition du troisième trimestre 1990 de cette publication devrait paraître en juin 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM  
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À  
LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and E/F Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---







## Service Bulletin

## Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No 6

Vol. 23 N° 6

## HIGHLIGHTS

- o Canadian Level 1 air carriers reported an operating loss of \$198 million in the first quarter of 1991, up 107% from the \$96 million loss reported in the first quarter of 1990.

Available on CANSIM Matrix 385

- o For the 12 months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2% over the same period last year.
- o Preliminary fourth quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling in international charter services decreased to 886 thousand, down 17% from the corresponding 1989 figure.
- o Preliminary fourth quarter and annual 1990 data indicate that long-haul domestic routes had decreases of 15% in traffic from 1989 to 1990. Every province and territory except the Atlantic provinces had a drop in passengers travelling inter-provincially and intra-provincially.
- o Every province and territory except the Atlantic provinces had a drop in passengers travelling inter-provincially and intra-provincially.
- o The Vol. 23, No. 6 issue of the Aviation Statistics Centre Service Bulletin (51-004, \$9.30/\$93.00) will be available shortly. See "How to Order Publications".
- o For more detailed information on this release, contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986), Transportation Division.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June 1991.

## FAITS SAILLANTS

- o Les transporteurs aériens canadiens de niveau 1 ont déclaré une perte d'exploitation de 198 millions de dollars pour le premier trimestre de 1991, une augmentation de 107% par rapport à la perte d'exploitation de \$96 millions de dollars enregistrée en la même période de 1990.

Disponible sur CANSIM: Matrix 385

- o Au cours des 12 mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 2% par rapport à la même période en 1989.
- o Les données provisoires du quatrième trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur voies nolisées internationales a atteint 886 milles, soit une diminution de 17% comparée à la même période en 1989.
- o Les données provisoires du quatrième trimestre et l'année 1990 indiquent que le trafic sur les routes long-courriers a baissé de 15% de 1989 à 1990.
- o Tous les provinces et territoires à l'exception des provinces de l'Atlantique subissent une décroissance des passagers inter-provinciaux et intra-provinciaux.
- o Le bulletin de service du Centre des statistiques de l'aviation, Vol. 23, N° 6, (51-004, \$9.30/\$93.00), sera publié d'ici peu. Consulter "pour commander les publications".
- o Pour plus de renseignements, communiquez avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986), Division des transports.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, March 1991, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, mars 1991 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	March 1991	Change Over previous year	Year-to- date 1991	Change Year-to- date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	mars	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,066	0.1	2,992	1.0	- Intérieur
- International	502	-20.1	1,393	-17.2	- International
- Total	1,568	-7.4	4,385	-5.6	- Total
Passengers - Charter	219	-11.7	571	-15.9	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,787	-7.9	4,956	-6.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 375 681	-12.3	3 785 192	-12.1	Réguliers - Intérieur
- International	1 773 275	-21.8	4 939 959	-20.6	- International
- Total	3 148 957	-17.9	8 725 151	-17.1	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	504 154	-12.2	1 362 628	-14.3	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 653 111	-17.2	10 087 780	-16.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 078 480	-9.2	14 769 565	-8.0	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	614 014	-13.0	1 694 830	-13.8	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 692 494	-9.7	16 464 396	-8.7	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	62.0	...	59.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	82.1	...	80.4	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	64.2	...	61.3	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	119 265	-6.1	314 932	-6.9	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	807	-29.0	1 902	-35.0	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	120 072	-6.3	316 834	-7.2	chandises - Total
Hours Flown	65	8.3	191	9.8	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	274 207	-11.7	802 253	-10.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Other than scheduled domestic passenger numbers and hours flown, which increased because of the inclusion of AirBC and Time Air data in 1991, all indicators measured in this survey decreased every month of the first quarter of 1991.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

À l'exception de nombre de passagers des vols intérieurs réguliers et du nombre d'heures de vol, qui ont augmenté suite à l'inclusion des données d'AirBC et Time Air en 1991, tous les indicateurs mesurés dans cette enquête ont diminué à tous les mois au cours du premier trimestre de 1991.



TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, January, February, March 1991 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances(1) des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier, février, mars 1991 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIERES
	Mois Courant 1991	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>January</b>					<b>Janvier</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	393,399	5.0	393,399	5.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	27,884	10.9	27,884	10.9	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	432,536	4.2	432,536	4.2	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	512,769	11.8	512,769	11.8	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	21,971	7.9	21,971	7.9	Total des frais d'intérêt
<b>February</b>					<b>Février</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	346,200	-2.9	739,599	1.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	26,094	-4.5	53,978	2.9	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	386,737	-3.0	819,273	0.7	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	477,986	8.6	990,755	10.2	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	21,557	21.4	43,528	14.2	Total des frais d'intérêt
<b>March</b>					<b>Mars</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	413,967	-0.5	1,153,566	0.6	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	31,407	-2.3	85,385	0.9	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	462,944	-1.3	1,282,217	-0.1	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	489,339	1.9	1,480,094	7.3	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	26,080	36.3	69,608	21.6	Total des frais d'intérêt

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$197.9 million in the first quarter of 1991, up 106.6% from the \$95.8 million loss reported in the first quarter of 1990.

Figure 2.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the months May to October show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the winter months (November to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. October 1990 was an exception.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 197.9 millions de dollars pour le premier trimestre de 1991, une augmentation de 106.6% par rapport à la perte d'exploitation de 95.8 millions de dollars enregistrée en la même période de 1990.

La figure 2.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois de mai à octobre montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les mois d'hiver (novembre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. Octobre 1990 était exceptionnel.

Figure 2.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from March 1990 to March 1991.

Figure 2.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de mars 1990 à mars 1991.



For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. December and Annual, 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Décembre et annuel 1990 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	December 1990	Change December 1990/1989	Annual 1990	Change 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Décembre	Variation Décembre	Annuel	Variation
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	25,900	-7.1	353,848	1.6
2	Vancouver Int'l. BC-CB	21,149	5.2	317,464	-2.3
3	Montréal Int'l. QUE-QUE	14,857	-13.1	213,601	-7.7
4	Calgary Int'l. ALTA-ALB	14,241	-8.8	214,259	0.9
5	St. Hubert QUE-QUE	12,469	17.1	243,399	28.7
6	Ottawa Int'l. ONT	11,137	-15.3	184,667	-2.0
7	Victoria Int'l. BC-CB	10,524	-2.5	204,957	0.9
8	Boundary Bay BC-CB	9,894	-0.2	206,046	2.9
9	Winnipeg MAN	9,553	-11.7	155,480	0.4
10	Toronto Buttonville ONT	8,443	-30.0	218,842	11.4
11	Abbotsford BC-CB	8,160	20.7	163,921	2.5
12	Quebec QUE-QUE	8,077	-0.5	145,301	1.7
13	Halifax Int'l. NS-NE	8,016	-22.8	119,207	-2.2
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	7,703	-13.1	135,129	3.3
15	Sudbury ONT	7,434	42.4	88,802	-3.8
16	Springbank ALTA-ALB	7,390	-11.8	139,291	5.5
17	Hamilton City ONT	7,347	-0.1	124,719	-1.5
18	Toronto Island ONT	6,606	29.3	124,038	24.6
19	Waterloo-Guelph ONT	6,452	18.0	102,630	10.1
20	London ONT	6,438	-10.0	116,768	-1.4
21	Saskatoon SASK	6,067	0.4	110,011	-4.0
22	North Bay ONT	5,844	-3.3	98,141	-7.2
23	Villeneuve ALTA-ALB	5,538	-10.4	101,027	9.5
24	St. Andrews MAN	5,478	-31.3	139,401	-1.4
25	Moncton NB	5,389	-10.5	96,973	1.2
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		240,106	-5.1	4,117,922	2.5
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		338,579	-4.6	6,059,616	1.7

In the 12 months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports increased by 1.7% over the same period last year. Itinerant movements increased by 1.4% to 3,758,566 while local movements increased by 2.3% to 2,301,050 (see Figures 3.1 and 3.2 on the following page)

In December 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 4.6% from December 1989. Itinerant movements decreased by 5.1% to 225,817 while local movements decreased by 3.5% to 112,762 compared to the same month last year.

The largest percentage increase in December was 205.8% at St. Honore, Que. The largest decrease was 38.6% at Brandon, Man.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours des 12 mois de 1990, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 1.7% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,758,566, soit une augmentation de 1.4% par rapport aux 12 mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une augmentation de 2.3% pour s'établir à 2,301,050 (voir figures 3.1 et 3.2 présentées à la page suivante).

Au cours du mois de décembre 1990, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 4.6% par rapport au mois de décembre 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 225,817 soit une diminution de 5.1% par rapport au mois de décembre 1989 alors que les mouvements locaux ont diminué de 3.5% pour atteindre 112,762.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St. Honoré, Qué. soit une hausse de 205.8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Brandon, Man. soit une baisse de 38.6%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).



Figure 3.1

-6-

Figure 3.1

Total Aircraft Movements by Class of Operation at Airports with Transport Canada Air Traffic Control Towers, 1981-90.  
(000'000)

Mouvements totaux d'aéronefs selon la classe d'exploitation dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transport Canada, 1981-90.  
(000'000)

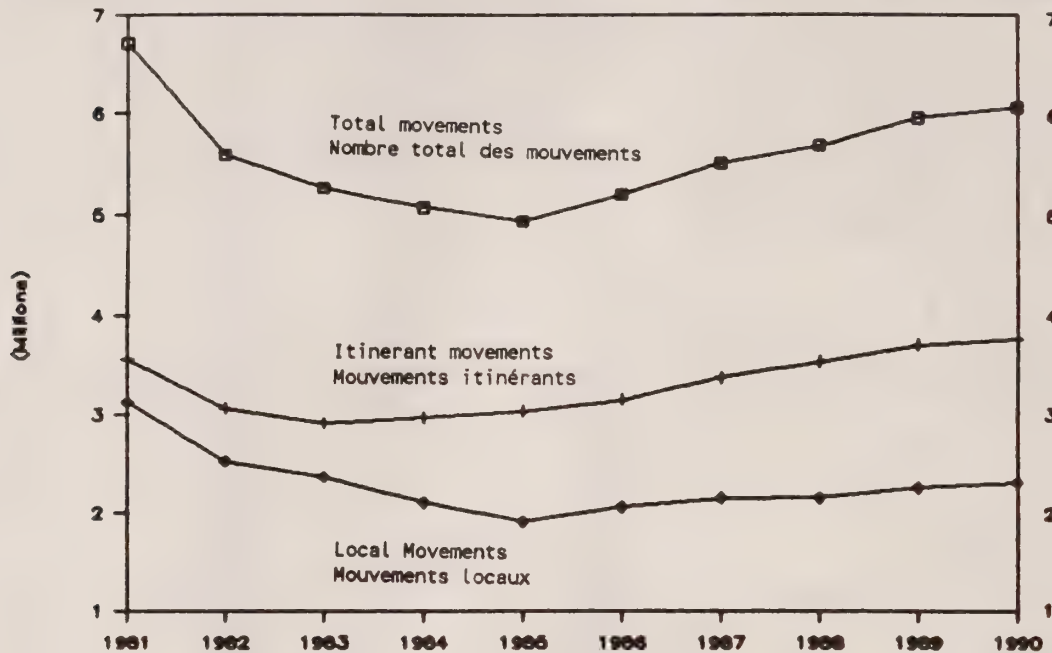


Figure 3.2

Figure 3.2

Total Aircraft Movements at Airports with Transport Canada Air Traffic Control Towers: January-December 1989 and 1990.

Mouvements totaux d'aéronefs dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transport Canada: janvier-décembre 1989 et 1990.

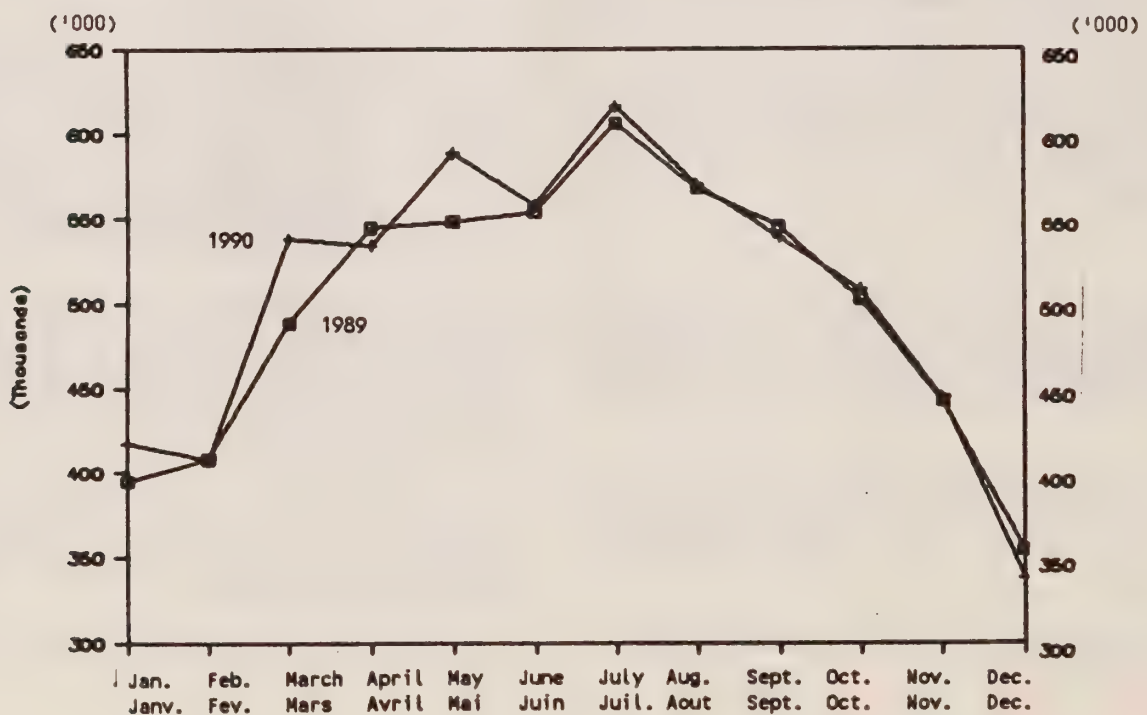


TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. Fourth Quarter 1988 to 1990 (Preliminary Data).

Region	Fourth Quarter 1988 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre
Africa	5	-
Europe	99,392	105,686
Southern	349,250	370,973
United States	522,681	592,391
<b>Total</b>	<b>971,328</b>	<b>1,069,050</b>

Preliminary fourth quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased to 886,468, down 17.1% from the corresponding 1989 figure. This was the first decrease in the fourth quarter charter data since 1982.

The United States, the most popular charter region with 472,541 passengers recorded the largest quarter to quarter decrease (-20.2%). The last year a fourth quarter decrease occurred for this region was 1982; a 21.0% decrease was recorded between fourth quarter 1981 and fourth quarter 1982. Florida and Nevada, the most popular charter markets in this region, accounted for 270,288 and 143,855 passengers respectively; the corresponding decreases for these markets from the fourth quarter of 1989 were 18.6% and 7.6% respectively.

The Southern region's 313,255 charter passengers ranked it second, both in terms of passenger volume and in the size of the 1990/1989 decrease (-15.6%). The last time this region recorded a fourth quarter decrease was over a decade ago between 1979 and 1980. Since 1980, this market had been growing steadily in the fourth quarter; in 1990 the number of charter passengers decreased to the level attained in 1987. The two main components of the Southern region, Mexico (45.8%) and the Dominican Republic (20.0%) showed a 1990/1989 quarter over quarter decrease of 12.3% and 24.5% respectively. Cuba, on the other hand, continued to increase its market share from 19,959 passengers in the fourth quarter 1989 to 26,821 passengers in the fourth quarter 1990, an increase of 34.4%.

In terms of percentage, Europe recorded the smallest decrease (-4.7%) in charter activity; its performance was strong considering the unrest in the Middle East during this time. In fact the predominant European markets, the United Kingdom and France, both demonstrated increases of 8.4% and 10.1% respectively when comparing fourth quarter 1990 over 1989. In the case of France, it was the French-origin passenger component that contributed to its charter activity increase.

Worldways Canada Ltd., Canada's oldest pure charter air carrier, shut down operations in October 1990.

For further information, please contact K. Tieman (819) 997-6173.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Quatrième trimestre 1988 à 1990 (données provisoires).

Region	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Change 1989/1988 Variation	Change 1990/1989 Variation	Région
		%	%	
Africa	-	-100.0	...	Afrique
Europe	100,672	6.3	-4.7	Europe
Southern	313,255	6.2	-15.6	Sud
United States	472,541	13.3	-20.2	États-Unis
<b>Total</b>	<b>886,468</b>	<b>10.1</b>	<b>-17.1</b>	<b>Total</b>

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint 886,468, soit une diminution de 17.1% comparée à la même période en 1989. Ceci était la première décroissance des données sur les vols nolisés au quatrième trimestre depuis 1982.

Les États-Unis avec ses 472,541 passagers, la région la plus fréquentée des vols affrétés a subi la plus forte baisse (-20.2%) comparativement au même trimestre de l'année précédente. La dernière diminution pour ce trimestre, pour cette région est survenue en 1982 au moment où on enregistrait une baisse de 21.0% du total de 1981. La Floride et le Nevada, les marchés les plus populaires, inscrivaient 270,288 et 143,855 voyageurs respectivement; les diminutions correspondantes des totaux du quatrième trimestre de 1989 se chiffraient à 18.6% et 7.6% respectivement.

Les 313,255 passagers sur vols affrétés rangent la région Sud au deuxième rang, en nombre de voyageurs aussi bien que la décroissance (-15.6%) en 1990/1989. La dernière fois que cette région rapportait une diminution au quatrième trimestre était au dessus d'une décennie, entre 1979 et 1980. Depuis 1980, ce marché augmentait régulièrement au quatrième trimestre; en 1990, le nombre de passagers sur les vols nolisés est redescendu au niveau de 1987. Les deux principales composantes de la région Sud, le Mexique (45.8%) et la République Dominicaine (20.0%) ont encaissé des revers de 12.3% et 24.5% respectivement du quatrième trimestre 1989 au quatrième trimestre 1990. Par contre, Cuba a continué d'augmenter sa part du marché passant de 19,959 passagers en 1989 à 26,821 pour les quatrième trimestres de 1989 et 1990, une croissance 34.4%.

En termes de pourcentage, l'Europe a inscrit la plus faible diminution (-4.7%) dans le trafic affrété; son rendement est assez remarquable face aux malaises au moyen orient pendant cette période. En fait, les deux destinations prédominantes des Canadiens qui visitent l'Europe, le Royaume-Uni et la France, ont tous deux augmenté de 8.4% et 10.1% respectivement au quatrième trimestre de 1989 à 1990. Pour la France, ce sont les passagers d'origine française qui ont contribué à la majeure partie de cette augmentation.

Worldways Canada, le plus ancien exploitant des vols affrétés, a fermé ses portes en octobre 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819) 997-0198.



TABLE 5

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, - Fourth Quarter and Annual 1990 (Preliminary Data).

TABLEAU 5

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur, - Quatrième trimestre et annuel 1990 (données provisoires).

Rank 4th Quarter 1990 Quatrième trimestre Rang	City-Pair - Paire de villes	Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Annual 1989 Annuel	Annual 1990 Annuel	Change Annual 1990/1989 Variation Annuel
		No.-Nbre				%
1	Montréal - Toronto	335,320	349,340	1,361,890	1,447,460	6.3
2	Ottawa - Toronto	194,630	203,790	788,920	784,960	-0.5
3	Toronto - Vancouver	161,320	140,160	784,170	669,980	-14.6
4	Calgary - Vancouver	105,700	104,100	424,570	420,870	-0.9
5	Calgary - Toronto	105,640	89,760	490,390	417,900	-14.8
6	Toronto - Winnipeg	94,560	83,540	401,670	354,090	-11.9
7	Edmonton - Vancouver	87,340	82,980	336,320	330,500	-1.7
8	Halifax - Toronto	84,760	79,370	327,900	326,300	-0.5
9	Calgary - Edmonton	85,320	69,360	331,900	288,360	-13.1
10	Edmonton - Toronto	76,170	65,150	341,010	290,350	-14.9
11	Thunder Bay - Toronto	51,700	48,610	193,810	197,050	1.7
12	Vancouver - Winnipeg	45,540	42,370	177,400	171,070	-3.6
13	Montréal - Vancouver	38,890	35,780	195,930	169,090	-13.7
14	Ottawa - Vancouver	33,680	35,180	148,220	148,000	-0.2
15	Halifax - Ottawa	29,790	33,670	112,530	127,550	13.4
16	Prince George - Vancouver	35,210	32,860	129,220	131,360	1.7
17	Calgary - Winnipeg	32,980	31,920	126,450	122,480	-3.1
18	Halifax - Montréal	32,440	31,790	127,410	139,470	9.5
19	Kelowna - Vancouver	39,050	31,170	144,150	135,280	-6.2
20	Vancouver - Victoria	36,960	30,330	173,570	141,020	-18.8
21	St. John's - Toronto	29,290	30,210	134,560	127,840	-5.0
22	Ottawa - Winnipeg	28,140	28,310	103,580	104,920	1.3
23	Halifax - St. John's	19,130	25,580	78,130	106,410	36.2
24	Québec - Toronto	27,410	23,730	112,600	115,930	3.0
25	Edmonton - Winnipeg	23,940	22,920	88,670	85,050	-4.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,834,910	1,751,980	7,634,970	7,353,290	-3.7
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,161,080	3,097,130	13,104,920	13,029,940	0.6

Some long-haul domestic routes had large decreases in 1990 compared to 1989: Vancouver-Toronto (-14.6%), Calgary-Toronto (-14.8%), Edmonton-Toronto (-14.9%).

The largest increases in the number of passengers travelling between the top 25 city-pairs were for markets in which Air Atlantic and Air Nova served. These two carriers joined the survey on January 1, 1990. The markets that experienced the largest increases of passengers between 1989 and 1990 were: Halifax-Ottawa (13.4%), Halifax-Montréal (9.5%), and Halifax-St. John's (36.2%).

The number of passengers for all city-pairs on domestic scheduled services totalled 3.1 million in the fourth quarter of 1990. This was down 2.0% from the fourth quarter of 1989. For the year 1990, the total number of passengers was down 0.6% from 1989. The total number of passengers travelling between the top 25 city-pairs dropped 4.5% from the fourth quarter of 1989 to 1,751,980 passengers in the fourth quarter of 1990 when the Canadian recession showed signs of deepening. Also, for the top 25 city-pairs the total number of passengers for the year 1990 was 7,353,290 down 3.7% from 1989.

For further information please contact C.Bakker(819) 997-1386.

De fortes diminutions furent enregistrées sur certaines liaisons intérieures de longue distance en 1990 par rapport à 1989: Vancouver-Toronto (-14.6%), Calgary-Toronto (-14.8%) et Edmonton-Toronto (-14.9%).

Les plus fortes augmentations du nombre de passagers voyageant entre les 25 principales paires de villes ont été observées pour les marchés desservis par Air Atlantic et Air Nova. Ces deux transporteurs se sont joints à l'enquête le 1er janvier 1990. Les marchés qui ont connu les plus fortes augmentations en termes du nombre de passagers entre 1989 et 1990 furent: Halifax-Ottawa (13.4%), Halifax-Montréal (9.5%) et Halifax-St. John's (36.2%).

Au cours du quatrième trimestre de 1990, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers pour toutes les paires de villes se chiffrait à 3.1 millions, une baisse de 2.0% par rapport au quatrième trimestre de 1989. Pour l'année 1990, le nombre total de passagers a diminué de 0.6% par rapport à 1989. Au cours du quatrième trimestre de 1990, période qui coïncide avec le creusement de la récession au Canada, le nombre total de passagers voyageant entre les 25 principales liaisons se chiffrait à 1,751,980, soit une baisse de 4.5% par rapport au quatrième trimestre de 1989. Également, pour les 25 premières paires de villes, le nombre total de passagers pour l'année 1990 était de 7,353,290, une baisse de 3.7% par rapport à 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819) 997-0198.



# **Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic for Three Quarters of 1989 and 1990.**

Intercity traffic flows are obtained from the Revenue Passenger Origin Destination Survey Statement 3(I, II). By grouping intercity into provincial air traffic flows, inter-provincial traffic flows are determined. Inter-provincial relations are currently a topical subject and the movement of air travellers between provinces is related to this.

It was anticipated that there would be a large increase in traffic on the East coast, from 1989 to 1990, because the survey universe expanded to include two new East coast carriers in 1990. The two carriers added to the survey in 1990 were Air Nova and Air Atlantic. For the Atlantic provinces, from the first three quarters of 1989 to the same quarters in 1990, inter-provincial and intra-provincial traffic rose between 54.9% for traffic between Newfoundland and Prince Edward Island to 3333.3% for intra-provincial traffic in New Brunswick. The new carriers added to the survey contributed to this increase.

As expected, the largest proportions of inter-provincial traffic were between the most populated provinces: Ontario, Quebec, and British Columbia.

Total inter-provincial and intra-provincial traffic declined only 0.1% to 9,939,140 passengers for the first three quarters of 1990, compared to the same three quarters of 1989. Every province and territory except the Atlantic provinces showed a drop in air traffic both by 9.0% inter-provincially and intra-provincially. The large increases in the Eastern provinces resulted from two eastern carriers entering the survey.

# **Trafic aérien régulier interprovincial et intraprovincial pour trois trimestres de 1989 et 1990.**

Le flux de trafic interurbain est tiré de l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens - État 3 (I, II). En groupant les vols interurbains en des flux provinciaux, le trafic interprovincial peut être déterminé. Les relations interprovinciales font l'actualité ces jours-ci et les données sur les voyages aériens des passagers entre les provinces deviennent de plus en plus importantes.

Il était anticipé de fortes augmentations dans le trafic sur la côte Est entre 1989 et 1990, à cause de l'addition de deux transporteurs de la côte Est à l'univers de l'enquête. Air Atlantic et Air Nova se sont joints à l'enquête en 1990. Pour les provinces de l'Atlantique, le trafic interprovincial et intraprovincial s'est accru de 54.9% pour le trafic entre Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard et de 3333.3% pour celui du Nouveau Brunswick entre les trois premiers trimestres de 1989 et les trimestres correspondants en 1990. Les nouveaux transporteurs ajoutés à l'enquête ont contribué à cette augmentation.

Tel que prévu, les plus fortes proportions de passagers interprovinciaux proviennent entre les provinces les plus peuplées: Ontario, Québec et la Colombie-Britannique.

Le trafic global des vols interprovinciaux et intraprovinciaux a baissé de seulement 0.1% pour s'établir 9 939 140 passagers pour les trois premiers trimestres de 1990 par rapport aux trois premiers trimestres de 1989. Chaque province et territoire, à l'exception des provinces de l'Atlantique, ont connu une diminution de l'ordre de 9.0% du trafic inter-provincial et intra-provincial. Les fortes augmentations dans les provinces de l'Atlantique sont attribuables à l'entrée de nouveaux transporteurs à l'enquête.

TABLE 6

Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic for Three Quarters of 1989 and 1990.

TABLEAU 6

Trafic aérien régulier interprovincial et intra-provincial pour trois trimestres de 1989 et 1990.

First three quarters of 1989.

Les trois premiers trimestres de 1989.

PROVINCE	B.C. C.-B.	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Quebec Québec	N. B. N.-B.	N. S. N.-É.	P.E.I. I.-P.-É.	Nfld. T.-N.	Y. T. T. Y.	N.W.T. T.N.O.
Passengers/Passagers												
BC/CB	892,110											
Alberta	844,250	437,400										
Sask.	150,550	151,180	25,610									
Manitoba	167,810	164,430	76,450	50,130								
Ontario	897,910	833,110	201,570	421,210	1,148,520							
Québec	192,960	157,560	31,540	70,290	1,204,570	249,160						
NB/N-B	14,360	23,080	6,050	10,170	174,990	66,250	30					
NS/N-É	46,830	49,870	10,180	17,910	379,360	105,680	3,770	8,370				
PEI/IPÉ	4,580	5,920	1,990	1,670	56,530	9,730	60	4,030	0			
Nfld/T-N	12,730	17,250	3,060	6,020	171,470	53,510	12,990	68,620	4,810	37,310		
YT/TY	49,920	14,460	1,720	2,240	8,430	1,380	350	540	110	300	20	
NWT/TNO	11,690	51,530	2,400	4,710	10,760	9,680	530	1,830	140	1,220	140	21,500
TOTAL*	3,285,700	2,750,040	662,300	993,040	5,508,430	2,152,310	312,630	696,990	89,570	389,290	79,610	116,130

First three quarters of 1990

Les trois premiers trimestres de 1990.

PROVINCE	B.C. C.-B.	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Quebec Québec	N. B. N.-B.	N. S. N.-É.	P.E.I. I.-P.-É.	Nfld. T.-N.	Y. T. T. Y.	N.W.T. T.N.O.
Passengers/Passagers												
BC/CCB	842,790											
Alberta	828,710	395,800										
Sask.	157,730	153,750	23,480									
Manitoba	164,880	157,990	72,580	43,380								
Ontario	809,640	731,460	194,550	386,980	1,081,050							
Québec	167,830	146,150	31,010	67,720	1,284,550	195,350						
NB/N-B	17,220	26,260	5,620	9,570	214,950	109,140	1,030					
NS/N-É	48,380	49,600	10,450	19,440	410,810	130,540	64,220	38,000				
PEI/IPÉ	4,500	5,860	810	1,490	63,400	14,820	1,890	25,900	0			
Nfld/T-N	13,000	17,550	2,520	5,630	177,820	61,420	31,620	119,750	7,450	104,000		
YT/T-N	49,350	14,100	1,830	2,070	9,780	1,700	450	740	50	480	50	
NWT/TNO	10,800	48,810	2,150	3,700	11,350	7,750	530	2,070	60	1,320	160	17,800
TOTAL*	3,114,830	2,576,040	656,480	935,430	5,376,340	2,217,980	482,500	919,900	126,230	542,560	80,760	106,500

Percentage Change Between The Three Quarters of 1989 and 1990

La différence en pourcentage pour les trois trimestres de 1989 et 1990.

PROVINCE	B.C. C.-B.	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Quebec Québec	N. B. N.-B.	N. S. N.-É.	P.E.I. I.-P.-É.	Nfld. T.-N.	Y. T. T. Y.	N.W.T. T.N.O.
(% )												
BC/CB	-5.5											
Alberta	-1.8	-9.5										
Sask.	4.8	1.7	-8.3									
Manitoba	-1.7	-3.9	-5.1	-13.5								
Ontario	-9.8	-12.2	-3.5	-8.1	-5.9							
Québec	-13.0	-7.2	-1.7	-3.7	6.6	-21.6						
NB/N-B	19.9	13.8	-7.1	-5.9	22.8	64.7	3333.3					
NS/N-É	3.3	-0.5	2.7	8.5	8.3	23.5	1603.4	354.0				
PEI/IPÉ	-1.7	-1.0	-59.3	-10.8	12.2	52.3	3050.0	542.7	-			
Nfld/T-N	2.1	1.7	-17.6	-6.5	3.7	14.8	143.4	74.5	54.9	178.7		
YT/TY	-1.1	-2.5	6.4	-7.6	16.0	23.2	28.6	37.0	-54.5	60.0	150.0	
NWT/TNO	-7.6	-5.3	-10.4	-21.4	5.5	-19.9	0.0	13.1	-57.1	8.2	14.3	-20.8
TOTAL	-5.2	-8.3	-4.3	-7.6	-3.1	5.1	462.5	123.6	49.4	172.5	31.3	-17.2

\* This represents total domestic origin and destination traffic for each province.

\* Ceci représente le trafic intérieur selon l'origine et la destination pour chaque province.

# PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. ÉTATS- UNIS US\$	Other Autres US\$
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

June 1991

# PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Titre
Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
Aviation civile canadienne, A., Bil.
Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
Chargements ferroviaires, M., Bil.
Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
Le camionnage au Canada, A., Bil.
Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Juin 1991



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



## Service Bulletin

## Bulletin de service

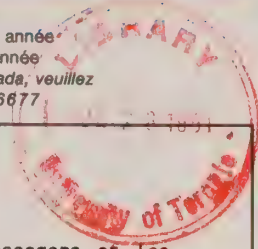
## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 23, No 7

HIGHLIGHTS

- o In April 1991, the Level I passenger numbers and passenger-kilometres were the lowest April figures ever reported since 1978.  
Available on CANSIM: Matrix 385
- o In 1990, commercial itinerant activity showed an overall increase of 3% while private, government and military activity all showed declines.
- o Passenger traffic between Canada and the United States increased 10% from 8.3 million passengers in 1989 to 9.1 million passengers in 1990.
- o The number of international charter passengers travelling to and from Canada decreased by 4% from 5.2 million to 5.0 million between 1989 and 1990.
- o Preliminary data for the fourth quarter of 1990 showed a decline of 2% in cargo volume from the same period of the previous year.
- o Total passengers enplaned and deplaned during 1990 increased by 3% over the previous year.

Recent Releases

- o Air Carrier Operations in Canada, July-September 1990 (Catalogue No. 51-002).
- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, October - December 1988 and 1989 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1991.

Vol. 23, N° 7

FAITS SAILLANTS

- o En avril 1991, le nombre de passagers et les passagers-kilomètres ont atteint leur plus bas niveau depuis avril 1978.  
Disponible sur CANSIM: Matrix 385
- o En 1990, les opérations commerciales itinérantes ont augmenté de 3%, alors que les parts des mouvements itinérants privés, officiels et militaires ont diminué.
- o Le trafic des passagers entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 10%, soit de 8.3 millions de passagers en 1989 à 9.1 millions de passagers en 1990.
- o Le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux en provenance ou à destination du Canada a baissé de 4%, soit de 5.2 millions à 5.0 millions entre 1989 et 1990.
- o Les données provisoires du quatrième trimestre de 1990 indiquent un déclin de 2% du volume des marchandises comparativement à la même période de l'année précédente.
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 3% de 1990 comparé par rapport à l'année précédente.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet-septembre 1990 (N° 51-002 au catalogue).
- o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, octobre - décembre 1988 et 1989 (n° 51-005) au catalogue.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.

Statistics  
CanadaStatistique  
Canada

Canada



TABLE 1.

TABLEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, April 1991, (Preliminary Data).

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, avril 1991 (données provisoires).

	April 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	
OPERATIONAL STATISTICS	avril	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,041	2.3	4,033	1.3	- Intérieur
- International	455	-17.3	1,848	-17.1	- International
- Total	1,496	-4.6	5,881	-5.3	- Total
Passengers - Charter	127	-25.7	698	-17.9	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,623	-6.7	6,579	-6.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled	1 347 676	-12.4	5 132 868	-12.2	Réguliers - Intérieur
- International	1 560 829	-24.7	6 500 788	-21.6	- International
- Total	2 908 505	-19.4	11 633 657	-17.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	288 079	-21.9	1 650 708	-15.7	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 196 584	-19.6	13 284 365	-17.5	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	4 914 911	-10.8	19 684 477	-8.7	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	377 230	-20.4	2 072 061	-15.1	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 292 142	-11.5	21 756 538	-9.4	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	59.2	...	59.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	76.4	...	79.7	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	60.4	...	61.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	103 075	-11.1	418 007	-8.0	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	452	-26.0	2 354	-33.4	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	103 528	-11.2	420 362	-8.2	chandises - Total
Hours Flown	62	8.8	253	9.5	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	253 079	-13.7	1 055 332	-11.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

The Level I passenger numbers and passenger kilometres were the lowest April figures ever reported since 1978. The 19.6% drop in total passenger-kilometres in April 1991 compared to April 1990 was the largest year-to-year decrease ever reported by this survey for Level I air carriers.

En avril 1991, le nombre de passagers et les passagers-kilomètres ont atteint leur plus bas niveau depuis avril 1978. La chute de 19.6% des passagers-kilomètres totaux en avril 1991 par rapport à avril 1990 représente la plus forte baisse sur la base d'une année à l'autre enregistrée par les transporteurs aériens de niveau I depuis le début de l'enquête.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

Annual Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement, with One Year and Five Year Comparisons.

Type of Movements	Annual 1990 Annuel	Annual 1989 Annuel	Change 1990/1989 Variation
			%
<b>Total Movements</b>	6,058,116	5,956,411	1.7
<b>By Class of Movement</b>			
Itinerant	3,758,601	3,706,486	1.4
Local	2,299,515	2,249,925	2.2
<b>By Type of Operation</b>			
Air Carrier	1,565,420	1,484,343	5.5
Other Commercial	1,402,366	1,408,093	-0.4
Private	616,903	629,058	-1.9
Government	91,693	99,748	-8.1
Military	82,219	85,244	-3.5
<b>By Flight Rules</b>			
IFR	2,016,422	1,969,870	2.4
VFR	1,742,179	1,736,616	0.3
<b>By Type of Powerplant</b>			
Jet	948,165	986,092	-3.8
Turboprop	1,023,066	920,385	11.2
Piston	1,578,931	1,595,434	-1.0
Helicopter	203,148	199,355	1.9
Other	5,291	5,220	1.4
<b>By Sector</b>			
Domestic	3,338,876	3,301,766	1.1
Transborder	356,218	341,766	4.2
International	63,507	62,954	0.9

In 1990, the 60 Transport Canada towered airports recorded 6,058,116 total movements, up 1.7% from 1989. Itinerant activity accounted for 62.0% of the total while local traffic represented 38.0%.

Commercial itinerant activity showed an overall increase of 2.6% while private, government and military activity all showed declines. Itinerant movements by turboprop aircraft continued to lead year to year increases at 11.2%.

Since 1986, several categories of itinerant activity have shown significant increases: IFR movements have increased 31.9%; unit toll and charter operations of air carriers have increased 46.3%; and, the turboprop category has increased 91.5%. These trends all relate in part, to the networks of affiliate carriers established by both Air Canada and Canadian Airlines International Limited to feed their hub and spoke systems.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 2.

Mouvements d'aéronefs annuels aux aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada, par genre de mouvements avec des comparaisons annuelles et quinquennales.

Annual 1986 Annuel	Change 1990/1986 Variation	Genre de mouvements
	%	
<b>Total des mouvements</b>	16.5	
<b>Par classe de vol</b>		
Itinérants	19.5	
Locaux	11.8	
<b>Par genre d'exploitation</b>		
Transporteur aérien	46.3	
Autres vols commerciaux	18.9	
Privés	-11.2	
Officiels	-4.0	
Militaires	-20.9	
<b>Par règles de vol</b>		
IFR	31.9	
VFR	7.8	
<b>Par groupe motopropulseur</b>		
À réaction	4.2	
Turbopropulseurs	91.5	
À pistons	3.6	
Hélicoptère	18.8	
Autres	31.6	
<b>Par secteur</b>		
Intérieur	19.4	
Transfrontalier	19.4	
International	28.5	

En 1990, les 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré un total de 6,058,116 mouvements, soit une hausse de 1.7% par rapport à 1989. L'activité itinérante représentait 62.0% du total des mouvements, alors que le trafic local représentait 38.0%.

Les opérations commerciales itinérantes ont augmenté de 2.6%, alors que les parts des mouvements itinérants privés, officiels et militaires ont diminué. Les appareils à turbopropulseurs ont continué à enregistrer la plus forte croissance sur la base d'une année à l'autre, le nombre de leurs mouvements itinérants ayant augmenté de 11.2%.

Depuis 1986, on observe des hausses significatives dans plusieurs catégories de l'activité itinérante: les mouvements IFR ont augmenté de 31.9%, les opérations des services à taxe unitaire et d'affrètement des transporteurs aériens ont augmenté de 46.3%; et, la catégorie des turbopropulseurs a connu une augmentation de 91.5%. Toutes ces tendances sont reliées en partie aux réseaux de transporteurs affiliés établis par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour alimenter leurs réseaux de services en étoile.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1990 (Preliminary Data).

Rank Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre Rang	City-Pair - Paire de villes	Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Annual 1989 Annuel	Annual 1990 Annuel	Change Annual 1990/1989 Variation Annuelle
No.-Nbre						
%						
1	Toronto - New York	196,210	204,640	805,690	838,640	4.1
2	Montréal - New York	91,490	98,880	349,140	381,940	9.4
3	Toronto - Chicago	76,970	74,950	314,590	320,550	1.9
4	Toronto - Boston	66,100	62,780	265,360	264,260	-0.4
5	Toronto - Miami	53,630	61,050	183,660	213,730	16.4
6	Toronto - Los Angeles	52,180	59,090	221,330	260,050	17.5
7	Toronto - Tampa/St. Petersburg	60,500	58,020	156,510	214,780	37.2
8	Montréal - Miami	53,540	57,060	177,940	182,280	2.4
9	Vancouver - Los Angeles	55,530	49,580	245,200	251,720	2.7
10	Toronto - San Francisco	39,120	40,160	182,510	184,020	0.8
11	Vancouver - San Francisco	27,520	35,780	127,450	158,240	24.2
12	Vancouver - Hawaii	13,500	31,440	38,630	103,790	168.7
13	Montréal - Chicago	20,800	31,010	91,900	69,290	-24.7
14	Montréal - Ft. Lauderdale	25,460	29,710	71,840	85,580	19.1
15	Calgary - Los Angeles	27,150	29,630	128,790	131,400	2.0
16	Montréal - Los Angeles	19,010	29,270	86,210	88,820	3.0
17	Toronto - Washington/Baltimore	28,090	27,150	110,860	115,170	3.9
18	Montréal - Boston	31,570	26,670	134,370	114,430	-14.8
19	Toronto - Philadelphia	23,310	26,160	93,470	103,590	10.8
20	Montréal - Tampa/St. Petersburg	23,960	24,630	80,900	83,310	3.0
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,320	19,640	74,950	86,070	14.8
22	Toronto - Detroit	17,350	18,470	72,250	75,830	5.0
23	Toronto - Cleveland	17,610	18,130	74,200	76,420	3.0
24	Montréal - San Francisco	11,070	17,320	54,930	52,310	-4.8
25	Vancouver - Seattle/Tacoma	19,090	16,320	116,750	111,970	-4.1
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,069,080	1,147,540	4,259,520	4,568,190	7.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,037,140	2,236,890	8,296,760	9,090,720	9.6

Preliminary annual data indicate that 9,090,720 passengers travelled between Canada and the United States in 1990. This represented an increase of 9.6% from the 1989 level of 8,296,760 scheduled transborder air passengers. From 1988 to 1989, transborder scheduled passengers recorded a smaller increase of 1.6%.

The greatest increase (168.7%) in transborder traffic for the top 25 city-pairs of 1990 was on the Vancouver-Hawaii route. A corresponding decrease occurred in charter passenger traffic from 1989 to 1990 between Vancouver and Hawaii. On this route charter traffic dropped 89.4% from 115,013 passengers in 1989 to 12,198 in 1990. Charter carriers such as Wardair and Ports of Call Airlines departed from the industry in late 1989 and early 1990. The routes were subsequently substituted by scheduled carriers.

Of the top 25 city-pairs, five involved the state of Florida in the fall of 1990. Similarly, the state of California was involved in seven city-pairs.

For further information, please contact C. Bakker, (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1990 (données provisoires).

Les données provisoires annuelles de 1990 indiquent que 9.1 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis en 1990. Ceci représente une augmentation de 9.6% par rapport au niveau de 8.3 millions de passagers qui ont emprunté des vols transfrontaliers à horaire fixe en 1989. De 1988 à 1989, on a observé une moins forte augmentation (1.6%) du nombre de passagers des vols transfrontaliers à horaire fixe.

En 1990, parmi les 25 principales paires de villes du secteur transfrontalier, la liaison Vancouver-Hawaï a enregistré la plus forte hausse (168.7%). Également, une diminution a eu lieu au nombre d'affrètements de passagers de 1989 à 1990 entre Vancouver et Hawaï. Sur ce trajet, le trafic d'affrètement fut chuté de 89.4% de 115,013 passagers en 1989 à 12,198 en 1990. Les transporteurs d'affrètement, tel que Wardair et Ports of Call Airlines sortant de l'industrie à la fin de 1989 et au début de 1990 et les trajets ont été substitués par des transporteurs à vols réguliers.

Parmi les 25 principales paires de villes, cinq englobaient l'État de la Floride pendant l'automne de 1990. Similairement, l'État de la Californie était représenté dans sept paires de villes.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell, (819-997-0198).



TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region, 1981 to 1991  
(Preliminary Data).

Year Année	Africa Afrique	Asia Asie	Europe	Pacific Pacifique	South Sud	United States États-Unis	Total
1981	-	2,270	764,809	-	361,125	1,478,066	2,606,270
1982	1,111	-	876,838	-	392,709	1,633,719	2,904,377
1983	-	146	915,903	-	610,364	1,574,462	3,100,875
1984	1,038	-	946,772	-	755,969	1,608,905	3,312,684
1985	2,194	1,629	1,062,204	50	917,600	1,746,314	3,729,991
1986	6,987	159	920,842	445	1,054,014	1,608,988	3,591,435
1987	1,742	11	897,512	8	1,410,616	1,667,534	3,977,423
1988	5	-	979,821	-	1,556,662	2,023,221	4,559,709
1989	223	2	1,122,125	-	1,730,245	2,373,458	5,226,053
1990	1,506	545	1,211,183	-	1,567,461	2,249,000	5,029,695
% Change							
1990/1981	...	-76.0	58.4	-	334.0	52.2	93.0
1990/1989	575.3	...	7.9	-	-9.4	-5.2	-3.8
Variation en %							

The number of international charter passengers travelling to and from Canada decreased by 3.8% from 5,226,053 to 5,029,695 between 1989 and 1990. The only other year-to-year decrease over the past ten years occurred between 1985 and 1986 when Wardair changed from being a major charter carrier to an air carrier that offered both charter and scheduled services. In 1986, the number of Wardair's charter passengers fell to below the one million mark for the first time since 1978. The latest annual decrease, between 1989 and 1990, occurred as a result of the fallout of an oversupply of Canadian charter carriers in the charter market. Six independent charter air carriers went out of business in the course of a year; by the end of 1990 there were three survivors.

Europe proved to be the most resilient region over the last ten years; much of this resilience was because of the substantial Europe-origin (as opposed to Canadian origin) passenger component in this region. Europe was the only region, other than Africa and Asia, to show an increase in charter activity (7.9%) between 1989 to 1990.

The southern region showed the most dramatic increase over the last decade (334.0%) but it was also the region that experienced the largest decline (-9.4%) between 1989 and 1990. This was the first year-to-year decrease for this region since 1980/1981.

Although the United States region registered a 5.2% decrease between 1989 and 1990, with 2,249,000 passengers or 44.7% of the total charter passengers, it has been and remains the most popular region for Canadian charter passengers. Florida, by far, and Nevada are the most popular destinations in this region.

For further information, please contact K. Tieman at (819) 997-6173.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région,  
1981 à 1991 (données provisoires).

Le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux en provenance ou à destination du Canada a baissé de 3.8%, soit de 5,226,053 en 1989 à 5,029,695 en 1990. La seule autre décroissance annuelle depuis les derniers dix ans a eu lieu de 1985 à 1986. À partir de 1986, Wardair cessa d'être un gros transporteur à caractère d'affrètements seulement à un gros transporteur qui offrait et des services affrétés et des services réguliers. Le nombre de ses passagers sur les vols affrétés est tombé sous le chiffre d'un million pour la première fois depuis 1978. La plus récente décroissance, 1989 à 1990, est causée par le surcroît de transporteurs affrétés canadiens dans le marché. En l'espace d'un an, six transporteurs nolisés indépendants ont fermé leurs portes, de fait qu'à la fin de 1990 il ne restait que trois survivants.

L'Europe s'est établie comme la marché le plus résilient depuis dix ans; beaucoup de cette résilience est due au fait que les passagers d'origine européenne (contrairement à ceux d'origine Canadienne) sont une forte composante du marché pour cette région. L'Europe est la seule région autre que l'Afrique et l'Asie, à démontrer une croissance du trafic sur vols nolisés (7.9%) de 1989 à 1990.

La région du Sud est la région qui a inscrit la plus importante augmentation de la dernière décennie, mais aussi la région qui a encaissé la plus forte décroissance (-9.4%) de 1989 à 1990. Ceci représente la première diminution annuelle depuis 1980/1981.

Malgré que la région des États-Unis a enregistré une diminution de 5.2% entre 1989 et 1990, avec ses 2,249,000 passagers ou 44.7% de tous les passagers sur vols affrétés, elle demeure la région la plus en demande des passagers sur vols affrétés canadiens. La Floride de beaucoup, ainsi que le Nevada sont les destinations les plus populaires de cette région.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819) 997-0198.



TABLE 5.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Fourth Quarter 1990 (Preliminary Data).

Rank  
1990  
Rang

Airports  
-  
Aéroports

TABLEAU 5.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - Quatrième trimestre, 1990 (données provisoires).

		Fourth Quarter 1989 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Change 1990/1989 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ONT	77 637	81 749	5.3
2	Vancouver International B.C. - C.-B.	31 924	30 499	-4.5
3	Montréal/Mirabel International QUE. - QC	23 882	22 778	-4.6
4	Calgary International ALTA. - ALB.	9 780	10 025	2.5
5	Edmonton International ATLA. - ALB.	7 257	6 812	-6.1
6	Montreal/Dorval International QUE. - QC	7 974	6 721	-15.7
7	Halifax International N.S. - N.-É.	6 785	6 612	-2.6
8	Winnipeg International MAN.	7 567	6 335	-16.3
9	Ottawa International ONT.	2 256	2 016	-10.7
10	Moncton N.B. - N.-B.	1 345	1 507	12.0
11	St Johns MFLD. -T.-N.	1 313	1 137	-13.4
12	Regina SASK.	751	497	-33.8
13	Goose Bay MFLD. - T.-N.	457	493	8.0
14	Saskatoon SASK.	418	476	13.9
15	Iqaluit N.W.T. - T.N.-O.	507	468	-7.7
16	Yellowknife N.W.T. - T.N.-O.	752	464	-38.3
17	Kuujuuaq QUE. - QC	462	363	-21.3
18	Norman Wells N.W.T. - T.N.-O.	407	240	-41.1
19	Nanisivik N.W.T. - T.N.-O.	232	237	2.3
20	Whitehorse Y.T. - YUK.	227	221	-2.8
21	Edmonton Municipal ALTA. - ALB.	259	201	-22.4
22	Thunder Bay ONT.	246	200	-18.8
23	Sandspit B.C. - C.-B.	191	194	1.4
24	Resolute Bay N.W.T. - T.N.-O.	214	184	-14.1
25	Inuvik N.W.T. - T.N.-O.	208	167	-19.6
26	Kuujuuarapik QUE. - QC	142	158	11.5
27	Charlottetown P.E.I. - I.P.É.	226	139	-38.4
28	Fort St John B.C. - C.-B.	128	117	-8.5
29	Saint John N.B. - N.-B.	235	104	-55.9
30	Quebec QUE. - QC	198	103	-48.1
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		183 980	181 215	-1.5
Total Canada		185 542	182 413	-1.7

Preliminary data for the fourth quarter of 1990 showed a decline of 1.7% in cargo volume from the same period of the previous year.

The only airport which had any appreciable absolute growth was Lester B. Pearson International. Here, the volume increased by 4 112 tonnes (5.3%). Interestingly, almost two thirds of this increase occurred on cargo flights even though cargo flights only accounted for about a fifth of the total volume of cargo handled at Lester B. Pearson during the fourth quarter of 1990.

Four of the top ten airports had decreases of greater than a thousand tonnes over the comparison period. These were: Vancouver International (-1 425 tonnes), Montreal (Dorval) International (-1 253 tonnes), Winnipeg International (-1 232 tonnes) and Mirabel International (-1 104 tonnes).

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1990 indiquent un déclin de 1.7% du volume des marchandises comparativement à la même période de l'année précédente.

L'aéroport international Lester B. Pearson est le seul aéroport qui ait enregistré une croissance appréciable. À cet aéroport, le volume a augmenté de 4 112 tonnes (5.3%). Ce qui est intéressant, c'est que les vols de marchandises, bien qu'ils représentaient seulement un cinquième du volume total des marchandises reçues à Lester B. Pearson au cours du quatrième trimestre de 1990, ont été responsables pour près des deux tiers de cette augmentation.

Quatre des dix plus importants aéroports ont inscrit des diminutions supérieures à mille tonnes durant cette période comparative. Ce sont les aéroports internationaux de: Vancouver (-1 425 tonnes), Montréal (Dorval) (-1 253 tonnes), Winnipeg (-1 232) et Mirabel (-1 104 tonnes).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0193).

TABLE 6.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Fourth Quarter 1990. (Preliminary Data).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Fourth Quarter 1990/1989
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation Quatrième trimestre
						%
1	Lester B Pearson International ONT.	3,530,286	401,671	532,319	4,464,276	-2.4
2	Vancouver International B.C. - C.-B.	1,504,468	360,482	121,905	1,986,855	-3.1
3	Montréal/Dorval Intl QUE. - QC	1,069,410	369,969	58,008	1,497,387	-2.6
4	Calgary International ALTA. - ALB.	845,310	132,847	35,114	1,013,271	-0.4
5	Ottawa International ONT.	492,399	165,276	5,313	662,988	4.1
6	Halifax International N.S. - N.-É.	323,160	229,086	1,084	553,330	-3.0
7	Winnipeg International MAN.	422,667	63,555	21,624	507,846	-6.0
8	Edmonton International ALTA. - ALB.	416,082	10,342	21,679	448,103	-0.7
9	Montréal/Mirabel Intl QUE. - QC	266,897	10,581	169,624	447,102	-1.9
10	Edmonton Municipal ALTA. - ALB.	128,297	110,292	482	239,071	-10.6
11	Québec QUE. - QC	23,844	115,820	20,875	160,539	-3.9
12	St Johns NFLD. - T.-N.	79,884	70,632	88	150,604	-3.6
13	Saskatoon SASK.	117,578	28,841	2,588	149,007	-0.4
14	Regina SASK.	112,947	33,759	2,092	148,798	-6.7
15	Victoria International B.C. - C.-B.	12,004	129,011	5,151	146,166	-20.6
16	Thunder Bay ONT.	83,257	48,683	31	131,971	1.1
17	Kelowna B.C. - C.-B.	53,305	23,571	2,231	79,107	-22.2
18	Sudbury ONT.	-	61,815	19	61,834	23.6
19	Moncton N.B. - N.-B.	21,900	39,390	12	61,302	-9.5
20	London ONT.	-	60,021	370	60,391	27.7
21	Prince George B.C. - C.-B.	41,870	17,993	474	60,337	-18.5
22	Toronto Island ONT.	-	58,296	-	58,296	-11.9
23	Fredericton N.B. - N.-B.	19,990	36,208	-	56,198	-1.7
24	Saint John N.B. - N.-B.	16,027	35,981	-	52,008	-10.8
25	Sault Ste Marie ONT.	30	49,264	179	49,473	11.1
26	Timmins ONT.	-	47,105	-	47,105	7.9
27	Yellowknife N.W.T. - T.N.-O.	18,920	27,636	-	46,556	-11.6
28	Windsor ONT.	-	45,691	68	45,759	-4.4
29	Charlottetown P.E.I. - I.P.É.	7,162	32,145	-	39,307	-7.1
30	Deer Lake NFLD. - T.-N.	4,491	33,691	-	38,182	5.3
31	Sydney N.S. - N.-É.	-	37,243	-	37,243	-12.4
32	Vancouver-Seaplane Base B.C. - C.-B.	-	34,827	-	34,827	8.2
33	Victoria-Inner Harbour B.C. - C.-B.	-	33,458	-	33,458	3.9
34	Sept Iles QUE. - QC	-	33,038	-	33,038	-5.5
35	Fort St John B.C. - C.-B.	16,075	14,975	-	31,050	-14.7
36	Val D'Or QUE. - QC	3,972	27,034	-	31,006	-0.1
37	Bagotville/Saguenay QUE. - QC	-	29,090	-	29,090	-9.1
38	Lethbridge ALTA. - ALB.	-	28,650	128	28,778	-7.3
39	Kamloops B.C. - C.-B.	-	27,160	1,151	28,311	-16.2
40	Rouyn QUE. - QC	-	25,155	-	25,155	-5.6
41	Gander International NFLD. - T.-N.	4	25,050	-	25,054	-14.9
42	North Bay ONT.	-	24,955	-	24,955	23.0
43	Thompson MAN.	8,668	15,758	-	24,426	8.4
44	Grande Prairie ALTA. - ALB.	29	24,061	233	24,323	-12.9
45	Whitehorse Y.T. - T.Y.	21,024	2,373	-	23,397	-7.9
46	Hamilton ONT.	-	22,572	598	23,170	-23.6
47	Prince Rupert B.C. - C.-B.	11,894	10,570	-	22,464	-20.0
48	Fort McMurray ALTA. - ALB.	15,731	6,703	-	22,434	-0.9
49	Mont Joli QUE. - QC	-	21,719	-	21,719	5.9
50	Toronto/Buttonville ONT.	-	21,183	-	21,183	...
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		9,689,582	3,315,228	1,003,440	14,008,250	-2.7
Total Canada		9,779,795	3,931,278	1,004,266	14,715,339	-3.0

TABLEAU 6.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, quatrième trimestre 1990 (données provisoires).



TABLE 7.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Annual 1990. (Preliminary Data).

TABLEAU 7.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, annuel 1990 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation annuelle
						%
1	Lester B Pearson International ONT.	15,807,287	1,602,723	2,922,398	20,332,408	0.3
2	Vancouver International B.C. - C.-B.	6,988,373	1,914,973	565,090	9,468,436	3.5
3	Montréal/Dorval Intl QUE. - QC	4,617,362	1,534,379	285,128	6,436,869	-0.3
4	Calgary International ALTA. - ALB.	3,849,592	581,744	153,473	4,584,809	2.4
5	Ottawa International ONT.	2,063,971	580,511	53,322	2,697,804	2.3
6	Halifax International N.S. - N.-É.	1,486,421	976,883	63,904	2,527,208	5.3
7	Montréal/Mirabel Intl QUE - QC	1,338,903	48,331	1,088,698	2,475,932	3.7
8	Winnipeg International MAN.	1,892,926	249,468	112,673	2,255,067	-2.6
9	Edmonton International ALTA. - ALB.	1,867,712	54,445	92,785	2,014,942	1.3
10	Edmonton Municipal ALTA. - ALB.	495,830	490,934	2,323	989,087	-3.9
11	Québec QUE - QC	138,727	483,965	110,493	733,185	-3.4
12	Victoria International B.C. - C.-B.	83,114	632,051	14,947	730,112	-1.4
13	St Johns Nfld. - T.-N.	385,853	289,909	9,934	685,696	-1.4
14	Saskatoon SASK.	501,342	111,617	15,530	628,489	1.4
15	Regina SASK.	492,218	119,020	15,904	627,142	0.3
16	Thunder Bay ONT.	351,740	194,394	55	546,189	3.6
17	Kelowna B.C. - C.-B.	232,138	141,824	7,687	381,649	-1.3
18	Moncton N.B. - N.-B.	109,320	172,387	46	281,753	-1.4
19	Prince George B.C. - C.-B.	176,410	98,075	3,291	277,776	3.0
20	Toronto Island ONT.	-	270,425	139	270,564	-4.6
21	Fredericton N.B. - N.-B.	88,782	155,784	416	244,982	9.8
22	London ONT.	-	222,272	9,830	232,102	-3.8
23	Saint John N.B. - N.-B.	83,865	146,479	250	230,594	-5.3
24	Sudbury ONT.	4,486	255,139	19	229,644	4.3
25	Yellowknife N.W.T. - T.N.-O.	80,686	131,264	-	211,950	..
26	Charlottetown P.E.I. - I.-P.-E.	49,717	152,378	2,054	204,149	-2.6
27	Sault Ste Marie ONT.	30	195,363	233	195,626	-1.8
28	Windsor ONT.	6,564	178,135	3,119	187,818	-18.6
29	Timmins ONT.	6,061	174,018	92	180,171	-2.3
30	Deer Lake Nfld. - T.-N.	20,849	150,164	-	171,013	4.9
31	Vancouver-Seaplane Base B.C. - C.-B.	-	169,371	-	169,371	9.4
32	Sydney N.S. - N.-É.	-	167,666	-	167,666	-7.1
33	Victoria-Inner Harbour B.C. - C.-B.	-	164,990	-	164,990	3.9
34	Sept-Îles Que. - QC	-	141,132	16	141,148	-0.2
35	Fort St John B.C. - C.-B.	71,002	65,035	4	136,041	-4.0
36	Whitehorse Y.T. - T.Y.	112,542	14,758	7	127,307	3.5
37	Kamloops B.C. - C.-B.	72	120,866	3,250	124,188	-5.5
38	Bagotville/Saguenay QUE. - QC	3	118,480	306	118,789	-2.6
39	Gander International Nfld. - T.-N.	176	112,972	1,993	115,141	-7.0
40	Prince Rupert B.C. - C.-B.	53,320	58,255	3,289	114,864	-4.4
41	Lethbridge ATLA. - ALB.	-	114,325	313	114,638	-6.8
42	Val d'Or QUE. - QC	14,523	99,871	-	114,394	-0.8
43	Hamilton ONT.	113	91,806	20,356	112,275	-24.9
44	Nanaimo B.C. - C.-B.	-	110,204	130	110,334	-11.4
45	Grande Prairie ATLA. - ALB.	29	102,155	233	102,417	-0.5
46	Terrace B.C. - C.-B.	54,742	45,610	-	100,352	3.3
47	Rouyn QUE. - QC	3,105	95,388	-	98,493	-8.2
48	North Bay ONT.	1,534	96,161	111	97,806	-1.9
49	Fort McMurray ATLA. - ALB.	60,716	34,839	-	95,555	9.0
50	Cranbrook B.C. - C.-B.	-	94,840	522	95,362	1.4
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		43,592,156	14,297,778	5,564,363	63,454,297	0.9
Total Canada		43,991,347	17,032,158	5,577,842	66,601,347	0.9



TABLE 8.

Percentage Change in Enplaned and Deplaned Passengers,  
Top 10 Airports, by Type of Service - Annual 1990//1989  
(Preliminary Data).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement
%				
1	Lester B. Pearson International	-0.6	26.3	-5.5
2	Vancouver International	1.6	5.1	25.7
3	Montréal International	-7.1	26.5	5.7
4	Calgary International	1.5	7.3	10.2
5	Ottawa International	-4.3	28.9	90.7
6	Halifax International	-5.5	23.5	76.3
7	Mirabel International	-0.2	-14.5	10.0
8	Winnipeg International	-6.1	21.3	21.7
9	Edmonton International	4.0	1.6	-33.1
10	Edmonton Municipal	-8.5	0.6	1,547.5
Total Canada		-3.0	11.5	3.1

TABLE 9.

Market Shares by Type of Service, 1987 to 1990.

	1987	1988	1989	1990	
%					
Major Scheduled Services	76.4	74.1	68.7	66.1	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	16.7	18.9	23.1	25.6	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	6.9	7.0	8.2	8.4	Principaux services d'affrètement

Total traffic for 1990 increased by 0.9% over the 1989 level. This increase brought the total number of passengers enplaned and deplaned in Canada to 66,601,347.

The major airports accounted for nearly all of the increased traffic while volume at most of the smaller airports decreased. Only three of the top ten airports had decreases in volume while 27 of the next 40 top ranked had declines in traffic. There was an increase of 1.3% in passengers enplaned and deplaned at the top ten airports, while traffic at all the remaining airports decreased by 0.8%.

Table 8 provides the percent change from 1989 to 1990 for the top 10 airports by type of service. Over this period, traffic on major scheduled services declined 3.0%, while traffic on regional and local scheduled services and major charter services increased by 11.5% and 3.1% respectively. For comparison, the annual percent changes from 1988 to 1989 were: -7.4%, 22.0% and 17.3%. Thus, while the shift of traffic from the major carriers to their affiliates is still evident, it is starting to level off. This is further illustrated in Table 9 which provides the market shares for each type of service for the years 1987 through 1990.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 8.

Variation en pourcentage des passagers embarqués et débarqués aux 10 principaux aéroports, par genre de service, Annuel 1990/1989 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement
%				
1	Lester B. Pearson International	-0.6	26.3	-5.5
2	Vancouver International	1.6	5.1	25.7
3	Montréal International	-7.1	26.5	5.7
4	Calgary International	1.5	7.3	10.2
5	Ottawa International	-4.3	28.9	90.7
6	Halifax International	-5.5	23.5	76.3
7	Mirabel International	-0.2	-14.5	10.0
8	Winnipeg International	-6.1	21.3	21.7
9	Edmonton International	4.0	1.6	-33.1
10	Edmonton Municipal	-8.5	0.6	1,547.5
Total Canada		-3.0	11.5	3.1

TABLEAU 9.

Parts du marché par genre de service, 1987 à 1990.

	1987	1988	1989	1990	
%					
Major Scheduled Services	76.4	74.1	68.7	66.1	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	16.7	18.9	23.1	25.6	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	6.9	7.0	8.2	8.4	Principaux services d'affrètement

Le trafic total de 1990 a augmenté de 0.9% par rapport au niveau de 1989. Avec cette augmentation le nombre total de passagers embarqués et débarqués au Canada est passé à 66,601,347.

Les principaux aéroports ont été responsables de presque l'entière augmentation tandis que le volume du trafic à la plupart des plus petits aéroports a décliné. Seulement trois des dix plus importants aéroports ont enregistré une diminution alors que 27 des 40 autres principaux aéroports ont subi des baisses. Les passagers embarqués et débarqués ont augmenté de 1.3% aux dix plus importants aéroports, alors que le trafic a baissé de 0.8% aux autres aéroports.

Le tableau 8 présente la variation en pourcentage de 1989 à 1990 pour les 10 plus importants aéroports par genre de service. Pendant cette période, le trafic sur les principaux services réguliers a décliné de 3.0%, alors que les services réguliers régionaux et locaux et les principaux services d'affrètements ont augmenté de 11.5% et 3.1% respectivement. Pour fins de comparaison, les variations en pourcentage annuelles de 1988 à 1989 étaient: -7.4%, 22.0% et 17.3%. Ainsi, alors que le transfert du trafic des principaux transporteurs vers leurs affiliés est encore manifesté. Le rythme est beaucoup moins accéléré. Ceci est illustré dans le tableau 9 qui présente les parts du marché par genre de service pour les années 1987 à 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

# PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

# PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.		Titre
		Other	ÉTATS-	Autres	
		\$	UNIS US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

July 1991

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Juillet 1991

HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



<b>BON DE COMMANDE</b>		Numéro de référence du client _____	
Postez à: Vente des publications                      Télécopieur: (613) 951-1584 Statistique Canada Ottawa (Ontario), K1A 0T6  <i>(Caractères d'imprimerie s.v.p.)</i> Organisme _____ Service _____ a/s de _____ Fonction _____ Adresse _____ Ville _____ Province _____ Pays _____ Code postal _____ Tel _____		<b>MODE DE PAIEMENT</b> <input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____ <input type="checkbox"/> Paiement inclus _____ \$ <input type="checkbox"/> Portez à mon compte: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistique Canada N° de compte _____ Date d'expiration _____ <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard (max. 500 \$) Signature _____	
N° au catalogue	Titre	Édition	Quantité
Prix	Total		
<i>Le cheque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications.            Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.</i>		<b>PF</b> <b>03077</b>	
<b>Pour un service plus rapide, composez</b>		<b>☎ 1-800-267-6677 ☎</b>	
		<b>Comptes MasterCard et Visa</b> <small>English on reverse</small>	

<b>ORDER FORM</b>		Client Reference Number _____	
Mail to: Publication Sales                      Fax (613) 951-1584 Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6  <i>(Please print)</i> Company _____ Department _____ Attention _____ Titre _____ Address _____ City _____ Province _____ Country _____ Postal Code _____ Tel _____		<b>METHOD OF PAYMENT</b> <input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed _____ \$ <input type="checkbox"/> Charge to my: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account Number _____ Expiry Date _____ <input type="checkbox"/> Bill me later (Max. \$500) Signature _____	
Catalogue No.	Title	Issue	Quantity
Price	Total		
<i>Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications.            Canadian clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$, drawn on a US bank.</i>		<b>PF</b> <b>03077</b>	
<b>For faster service</b>		<b>☎ 1-800-267-6677 ☎</b>	
		<b>MasterCard and Visa accounts</b> <small>Français au verso</small>	



## Service Bulletin

## Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No 8

HIGHLIGHTS

- o In May 1991, the Level I passenger-kilometre numbers were at their lowest level for the month of May since 1980.  
Available on CANSIM: Matrix 385
- o In 1990, general aviation accounted for 66% of all aircraft movements recorded at Transport Canada towered airports.
- o Preliminary data reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. indicate that 64% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1990, up from 61% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 68% of total volume in 1990, which represents an increase of less than one percentage point compared to a year earlier.
- o During the fourth quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all city-pairs in the domestic southern sector rose 10% over the previous year to reach \$196.
- o Total inter-provincial and intra-provincial traffic increased marginally from 1989 to 22 million passengers in 1990.

Recent Release

- o Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, 1990 (Catalogue No. 51-204).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1991.

Vol. 23, N° 8

FAITS SAILLANTS

- o En mai 1991, les passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs de niveau I ont atteint leur plus bas niveau pour le mois de mai depuis 1980.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o En 1990, l'aviation générale représentait 66% du total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada.
- o Selon les données provisoires fournies par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée, 64% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits en 1990, en regard de 61% en 1989. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 68% du volume total en 1990, soit une hausse de moins de un point de pourcentage par rapport à l'année précédente.
- o Au cours du quatrième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes dans le secteur intérieur du sud a augmenté de 10% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$196.
- o Le trafic global des vols interprovinciaux et intraprovinciaux a légèrement augmenté par rapport à 1989 pour atteindre 22 millions de passagers en 1990.

Mise en circulation récente

- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, 1990 (n° 51-204 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.





TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, May 1991, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, mai 1991 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	May 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Mai	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,217	5.6	5,251	2.3	- Intérieur
- International	445	-19.5	2,292	-17.6	- International
- Total	1,662	-2.5	7,543	-4.7	- Total
Passengers - Charter	82	6.5	780	-15.9	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,744	-2.1	8,323	-5.9	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 569 335	-12.8	6 702 203	-12.3	Réguliers - Intérieur
- International	1 712 310	-19.8	8 213 097	-21.3	- International
- Total	3 281 646	-16.6	14 915 301	-17.5	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	182 819	-12.7	1 833 527	-15.5	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 464 465	-16.4	16 748 829	-17.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 221 792	-8.4	24 906 270	-8.7	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	222 512	-2.9	2 294 574	-14.1	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 444 305	-8.2	27 200 844	-9.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	62.8	...	59.9	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	82.2	...	79.9	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	63.6	...	61.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	112 597	-9.1	530 604	-8.2	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	265	-53.2	2 620	-36.2	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	112 863	-9.3	533 225	-8.4	chandises - Total
Hours Flown	64	10.3	317	9.7	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	263 585	-10.5	1 318 916	-10.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

The May 1991 Level I passenger-kilometre numbers were at their lowest level for the month of May since 1980. Passenger numbers have declined only slightly because of the inclusion of AirBC and Time Air data in 1991.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

En mai 1991, les passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs de niveau I ont atteint leur plus bas niveau pour le mois de mai depuis 1980. Le nombre de passagers a chuté à peine à cause de l'inclusion des données de AirBC et Time Air en mai 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 2.

General Aviation Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. Annual 1990

Rank	Airports	General Aviation Total
Rang	Aéroports	Aviation générale
1	St. Hubert	219,596
2	Boundary Bay	205,373
3	Toronto/Buttonville	170,104
4	Victoria Int'l	156,805
5	Abbotsford	155,829
6	Springbank	138,385
7	St. Andrews	138,344
8	Pitt Meadows	122,500
9	Vancouver Int'l	113,291
10	Hamilton City	110,808
11	Langley	103,804
12	Toronto Island	103,595
13	Waterloo-Guelph	101,040
14	St. Honore	100,944
15	Villeneuve	98,421
16	Calgary Int'l	95,473
17	Quebec	94,390
18	London	92,057
19	Ottawa Int'l	88,616
20	Edmonton Municipal	84,807
21	Oshawa	79,473
22	Saskatoon	75,595
23	Moncton	73,743
24	Thunder Bay	65,919
25	Sudbury	56,270

Total above airports/Aéroports ci-dessus 2,845,182

Total - Transport Canada Towers (60)/

Total - Tours de Transports Canada (60) 3,994,872

TABLEAU 2.

Mouvements d'aéronefs de l'aviation générale pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Annuel 1990

Itinerant	Local	Proportion of Total Movements
Itinérants	Locaux	Proportion des mouvements totaux
68,734	150,862	90.2%
72,772	132,601	99.7%
42,521	127,583	77.7%
75,966	80,839	76.5%
57,719	98,110	95.1%
40,151	98,234	99.7%
34,126	104,218	99.2%
46,858	75,642	99.8%
113,291	0	35.7%
38,623	72,185	88.8%
41,064	62,740	99.7%
42,457	61,138	83.5%
52,249	48,791	98.5%
31,290	69,654	99.6%
20,642	77,779	97.4%
87,921	7,552	44.6%
50,150	44,240	64.8%
39,970	52,087	78.8%
42,278	46,338	48.0%
81,713	3,094	62.8%
21,167	58,306	82.4%
29,773	45,822	68.7%
24,277	49,466	76.0%
18,429	47,490	61.2%
19,485	36,785	63.4%

1,193,626 1,651,556 76.7%

1,780,210 2,214,662 65.9%

In 1990, general aviation accounted for 65.9% of all aircraft movements recorded at Transport Canada towered airports.

A look at the top 25 airports showed a different picture than what we have come to expect when we think of our country's busiest airports. St. Hubert ranks first with 219,596 movements, followed by Boundary Bay and Toronto/Buttonville. Lester B. Pearson International and Montréal International do not make the list in spite of being ranked first and third respectively when total movements (air carrier, general aviation and military) are considered.

In comparison with 1989, the largest gains were recorded at St. Hubert (22.8%) and Toronto Island (22.5%). The largest losses were at Vancouver International (-23.4%) and Thunder Bay (-17.8%). Interestingly, the Toronto Island level of general aviation activity for 1990 is still down 37.2% from its 1986 level when it lead all airports with 165,039 movements.

A further cross section of the general aviation itinerant component shows that:

- 94% are domestic movements;
- 81% are flown under visual flight rule conditions;
- 78% of the aircraft have piston engines; and,
- 93% of the aircraft have a maximum take-off weight of less than 5 670 kg.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

En 1990, l'aviation générale représentait 65.9% du total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada.

Un coup d'oeil aux 25 principaux aéroports montre une image différente de celle qu'on avait anticipée, quand nous pensons aux aéroports les plus occupés au pays. St. Hubert occupe la première position avec 219,596 mouvements, suivi par Boundary Bay et Toronto/Buttonville. Les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Montréal ne font pas la liste malgré qu'ils soient classés aux premier et troisième rangs, respectivement lorsqu'on considère les mouvements totaux (transporteurs, aviation générale et militaire).

En comparaison avec 1989, les plus fortes hausses ont été notées à St. Hubert (22.8%) et Toronto Island (22.5%). Les plus fortes baisses furent observées à l'aéroport international de Vancouver (-23.4%) et Thunder Bay (-17.8%). Il est intéressant de noter que le niveau de l'activité de l'aviation générale de Toronto Island est cependant inférieur de 37.2% par rapport au niveau atteint en 1986 alors qu'il dépassait tous les aéroports avec 165,039 mouvements.

L'examen d'une coupe transversale additionnelle de la composante itinérante de l'aviation générale démontre que:

- 94% sont des mouvements intérieurs;
- 81% des vols sont effectués selon les règles de vols visuels;
- 78% des appareils possèdent des moteurs à pistons; et,
- 93% des appareils ont un poids brut au décollage de moins de 5 670 kg.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).

TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1990 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1990 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	
	No. - Nbre ( '000)	%	%						
<b>Domestic</b>									
First quarter	3,062.9	-8.7	37.6	38.4	59.5	58.2	2.9	3.4	Premier trimestre
Second quarter	3,650.3	-4.0	37.4	33.6	59.6	62.9	3.1	3.6	Deuxième trimestre
Third quarter	3,761.9	-5.0	31.4	28.4	65.0	68.2	3.6	3.5	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,068.8	-14.8	39.1	32.4	58.0	64.3	2.9	3.3	Quatrième trimestre
Annual	13,543.9	-8.0	36.2	33.0	60.7	63.6	3.1	3.5	Annuel
<b>Southern services</b>									
First quarter	2,935.5	-9.1	36.9	37.8	60.1	58.7	3.0	3.6	Premier trimestre
Second quarter	3,503.2	-4.3	36.7	32.9	60.2	63.4	3.1	3.7	Deuxième trimestre
Third quarter	3,607.7	-5.2	30.7	27.5	65.7	68.9	3.7	3.6	Troisième trimestre
Fourth quarter	2,947.2	-14.8	38.4	31.4	58.6	65.2	3.0	3.4	Quatrième trimestre
Annual	12,993.6	-8.2	35.5	32.2	61.3	64.3	3.2	3.6	Annuel
<b>Short-haul</b>									
First quarter	1,289.4	-13.1	44.1	44.7	53.2	52.3	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	1,383.1	-9.1	45.7	39.9	51.2	57.0	3.0	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	1,347.2	-4.3	41.9	34.8	54.4	61.8	3.7	3.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,227.4	-18.9	46.8	35.2	50.2	61.8	3.0	3.0	Quatrième trimestre
Annual	5,247.0	-11.8	44.7	38.7	52.3	58.2	3.1	3.1	Annuel
<b>Long-haul</b>									
First quarter	1,646.2	-4.7	30.7	32.3	66.2	63.7	3.2	4.0	Premier trimestre
Second quarter	2,120.1	-0.9	30.2	28.3	66.6	67.6	3.2	4.1	Deuxième trimestre
Third quarter	2,260.4	-5.7	23.9	23.1	72.3	73.2	3.7	3.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,719.9	-11.6	31.8	28.7	65.1	67.6	3.1	3.7	Quatrième trimestre
Annual	7,746.6	-5.6	28.8	27.7	67.9	68.4	3.3	3.9	Annuel
<b>Northern services</b>									
First quarter	127.3	1.8	55.8	52.5	43.5	46.9	0.8*	0.5	Premier trimestre
Second quarter	147.1	3.6	55.4	50.4	43.9	49.0	0.7*	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	154.2	-0.4	51.0	48.7	48.3	50.4	0.7	0.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	121.6	-14.0	55.9	56.4	43.4	42.8	0.6	0.8	Quatrième trimestre
Annual	550.2	-2.3	54.4	51.7	44.9	47.5	0.7	0.7	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".



TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1990 (Preliminary Estimates).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1990	Change 1990/1989 Variation	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	1989 <sup>r</sup>	1990	
	No. - Nbre ( '000 000)	%							
Domestic									Intérieur
First quarter	4 056.2	-7.4	31.3	33.9	65.5	62.3	3.1	3.8	Premier trimestre
Second quarter	5 216.4	-2.6	30.8	29.2	66.0	66.8	3.2	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 604.8	-6.0	25.1	23.9	71.1	72.4	3.7	3.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 203.9	-12.3	33.2	29.5	63.7	67.0	3.1	3.5	Quatrième trimestre
Annual	19 081.3	-6.9	29.8	28.7	66.9	67.6	3.3	3.7	Annuel
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3 929.7	-7.7	30.7	33.4	66.1	62.8	3.2	3.9	Premier trimestre
Second quarter	5 064.6	-2.8	30.3	28.7	66.5	67.3	3.3	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 434.3	-6.2	24.4	23.3	71.7	72.9	3.8	3.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 083.4	-12.3	32.6	28.8	64.3	67.7	3.1	3.5	Quatrième trimestre
Annual	18 512.0	-7.1	29.2	28.1	67.5	68.1	3.4	3.8	Annuel
Short-haul									Court-courrier
First quarter	628.2	-11.4	43.2	42.8	54.1	54.2	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	693.7	-6.3	44.1	37.4	52.8	59.5	3.1	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	685.4	-2.7	40.3	32.5	56.1	64.2	3.6	3.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	601.6	-18.2	45.1	33.1	52.0	63.9	3.0	3.1	Quatrième trimestre
Annual	2 609.0	-9.7	43.2	36.4	53.7	60.5	3.1	3.1	Annuel
Long-haul									Long-courrier
First quarter	3 301.5	-7.0	28.3	31.6	68.5	64.4	3.3	4.1	Premier trimestre
Second quarter	4 370.9	-2.2	28.0	27.3	68.7	68.5	3.3	4.2	Deuxième trimestre
Third quarter	4 748.8	-6.7	22.2	21.9	73.9	74.2	3.9	3.9	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 481.7	-11.2	30.3	28.1	66.6	68.3	3.2	3.6	Quatrième trimestre
Annual	15 903.0	-6.6	26.8	26.8	69.8	69.3	3.4	3.9	Annuel
Northern services									Services secteur nord
First quarter	126.5	4.7	52.4	49.9	46.7	49.5	1.0*	0.6	Premier trimestre
Second quarter	151.7	7.0	52.5	46.9	46.7	52.5	0.8*	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	170.5	1.7	48.1	44.9	51.3	54.3	0.7	0.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	120.6	-12.3	53.2	53.6	46.1	45.4	0.7	1.0	Quatrième trimestre
Annual	569.3	0.3	51.3	48.4	47.9	50.9	0.8	0.8	Annuel

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "\*\*") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "\*" indicates a coefficient between 10% and 25%.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "\*\*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "\*" indique un coefficient entre 10% et 25%.

. Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".



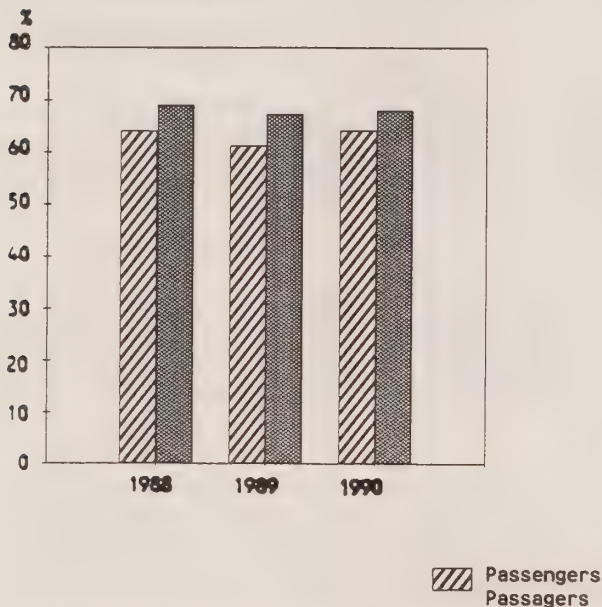
## Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 3.1) indicate that 63.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) travelled on some form of discount ticket in 1990. This level represents an increase of 2.9 percentage points compared to a year earlier. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 67.6%, up from 66.9% in 1989 (see Table 3.2).

At a more disaggregate level, Figure 3.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1988-1990

Southern Services  
Services secteur sud

In the southern sector, 64.3% of passenger traffic (representing 68.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares in 1990. In 1989, the corresponding figures were 61.3% for passengers and 67.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 47.5% of the traffic in 1990, up from 44.9% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.0 percentage points (47.9% to 50.9%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 96% of all passengers and 97% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98%, respectively.

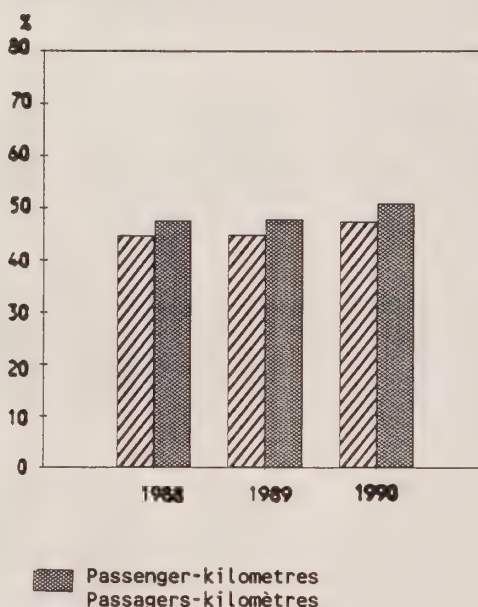
## Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), 63.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1990. Ce niveau représente une hausse de 2.9 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 66.9% en 1989 à 67.6% en 1990 (voir tableau 3.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 3.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1988-1990

Northern Services  
Services secteur nord

Dans le secteur sud, 64.3% du trafic de passagers (représentant 68.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1990, comparativement à 61.3% et 67.5% respectivement en 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 47.5% du trafic en 1990, une hausse par rapport à 44.9% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 3.0 points de pourcentage (de 47.9% à 50.9%) au cours de la même période.

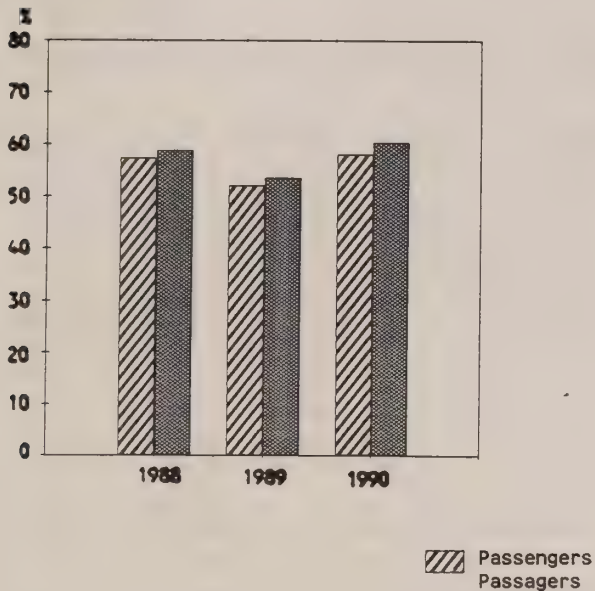
Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98%, respectivement.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater use of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1990, discount carriage on long-haul services represented 68.4% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compares with 58.2% and 60.5% respectively, for short-haul services (see Figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1988-1990

Short-Haul  
Court-courriers



The increase in the proportion of discount fares in 1990 compared to 1989 can be attributed to three principal factors:

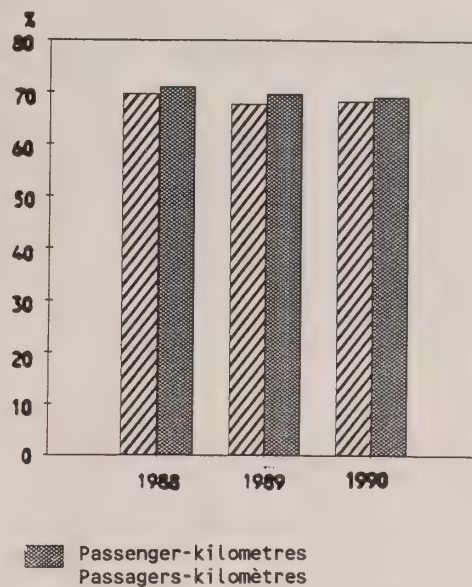
- o Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers;
- o The fare wars between the major carriers and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales; and,
- o The transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.4% du volume de passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 58.2% et 60.5% (voir figure 3.2).

Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1988-1990

Long-Haul  
Long-courriers



La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois facteurs principaux:

- o Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement;
- o les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places; et,
- o le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.



**Average Fares**

In 1990, air fares in Canada increased substantially. The price increases were largely driven by:

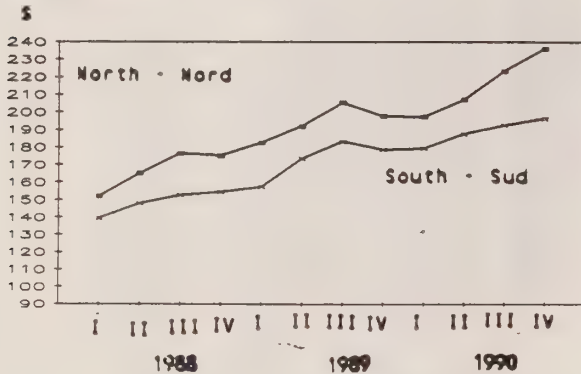
- o Escalating fuel prices; and,
- o Pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

Figure 3.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1990. During the fourth quarter, the average of all fares rose 10.0% over the previous year to reach \$196. In the first three quarters of 1990, it increased by 14.0%, 8.1% and 5.2% to reach \$179, \$187 and \$193 respectively.

**Figure 3.3**

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1988-1990

**All Fares**  
**Tous les tarifs**



During the first two quarters of 1990, the price increase was most notable in discount fares, which jumped sharply (13.3% and 9.8%), to average \$138 and \$148, respectively. During the last two quarters of 1990, the business and economy class fares jumped 9.1% and 9.7%, respectively during the third quarter and 23.2% and 22.7%, respectively during the fourth quarter. During those two quarters, the discount fares rose approximately 5% to average \$159 and \$149 respectively.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 19.5% during the fourth quarter of 1990 (8.0%, 7.9% and 8.7% during the first, second and third quarters) over the same period in 1989, posting its fourteenth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1988. Figure 3.3 shows that since the second quarter of 1988, the discount fare levels in the regulated zone greatly exceeded the levels in the deregulated zone.

**Tarifs moyens**

En 1990, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par:

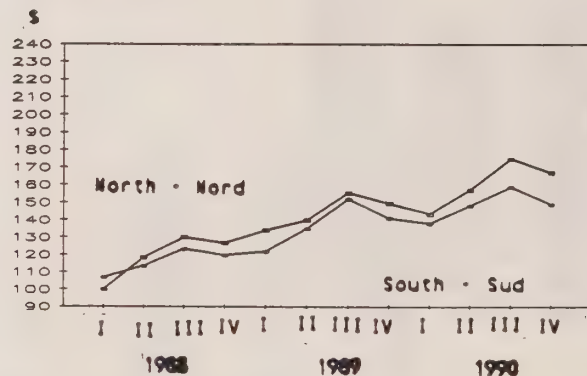
- o l'augmentation des prix du carburant; et,
- o les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

La figure 3.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1990. Au cours du quatrième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 10.0% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$196. Au cours des trois premiers trimestres de 1990, il s'est accru de 14.0%, 8.1% et 5.2% pour atteindre \$179, \$187 et \$193 respectivement.

**Figure 3.3**

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1988-1990

**Discount Fares**  
**Tarifs réduits**



Au cours des deux premiers trimestres de 1990, la hausse des tarifs la plus importante fut observée dans les tarifs réduits; ils se sont accrus fortement (13.3% et 9.8%), pour s'établir à 13.3% et 9.8% respectivement. Au cours des deux derniers trimestres de 1990, les tarifs des classes affaires et économique se sont accrus de 9.1% et 9.7% respectivement au cours du troisième trimestre et de 23.2% et 22.7% respectivement au cours du quatrième trimestre. Au cours de ces deux trimestres, les tarifs réduits ont augmenté d'environ 5% pour s'établir à \$159 et \$149 respectivement.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 19.5% au cours du quatrième trimestre de 1990 (8.0%, 7.9% et 8.7% au cours des premier, deuxième et troisième trimestres) par rapport à la même période en 1989, enregistrant sa quatorzième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1988. La figure 3.3 montre que depuis le deuxième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée ont fortement dépassé les niveaux dans la zone déréglementée.



## Notes

- o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
  - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
  - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
  - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1990 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* and the 1990 issue of the publication *Canadian Civil Aviation* are scheduled for release in the fall of 1991. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

## Notes

- o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
  - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
  - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
  - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1990 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* et l'édition de 1990 de la publication *Aviation civile canadienne* devraient paraître à l'automne de 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piéto (819-997-6176).

# **Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic, 1989 and 1990.**

Inter-provincial relations are currently a topical subject and the movement of air travellers between provinces is related to this. Intercity origin and destination data presented in table 4 are obtained from the Revenue Passenger Origin Destination Survey. By grouping intercity into provincial origin and destination, inter-provincial traffic is determined.

The greatest volume of inter-provincial traffic was between Ontario and Quebec in 1990. As anticipated, the largest proportions of inter-provincial traffic were between the most populated provinces: Ontario, Quebec, and British Columbia. Intra-provincial traffic was the greatest for Ontario. This traffic decreased 4.4% from 1989 to 1990. Intra-provincial traffic dropped for every province except New Brunswick, Nova Scotia, and Newfoundland which reported large increases.

Every Atlantic province, except Prince Edward Island, reported increases of greater than 10% in intra-provincial and inter-provincial traffic. This was anticipated because the survey universe expanded to include two East coast carriers in 1990. The two carriers added to the survey in 1990 were Air Nova and Air Atlantic.

Ontario was the most popular origin or destination of seven provinces. These were: Saskatchewan, Manitoba, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland. British Columbia was the most popular destination or origin for Alberta and the Yukon. The North West Territories' most popular destination was Alberta. Only British Columbia reported close to the same amount of intra-provincial traffic compared to inter-provincial traffic with Alberta.

Total inter-provincial and intra-provincial traffic increased marginally from 1989 to 22.4 million passengers in 1990. Every province and territory except the Atlantic provinces and Quebec showed a drop in air traffic by at least 1.4% inter-provincially and intra-provincially.

For further information, please contact M. Burchell (819-997-0198).

# **Trafic aérien régulier interprovincial et intraprovincial, 1989 et 1990.**

Les relations interprovinciales font l'actualité ces jours-ci et les données sur les voyages aériens des passagers entre les provinces deviennent de plus en plus importantes. Les données sur l'origine et destination interurbaines présentées au tableau 4 sont tirées de l'enquête sur l'origine et destination des passagers aériens. En groupant les vols interurbains en origine et destination provinciales, le trafic interprovincial peut être déterminé.

En 1990, le volume de trafic interprovincial le plus élevé était entre l'Ontario et le Québec. Tel que prévu, les plus fortes proportions de passagers interprovinciaux proviennent entre les provinces les plus peuplées: Ontario, Québec et Colombie Britannique. Le volume de trafic intraprovincial le plus élevé a été enregistré en Ontario. De 1989 à 1990, ce trafic a baissé de 4.4%. Le trafic intraprovincial a baissé pour toutes les provinces, excepté pour le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve qui ont enregistré de fortes augmentations.

Chaque province de l'Atlantique, excepté l'Île-du-Prince-Édouard, a enregistré des augmentations supérieures à 10% dans le trafic intraprovincial et interprovincial. Ceci était prévu à cause de l'addition de deux transporteurs de la Côte Est à l'univers de l'enquête en 1990. Les deux nouveaux transporteurs participants à l'enquête en 1990 sont Air Atlantic et Air Nova.

L'Ontario était l'origine ou la destination la plus populaire de sept provinces. Celles-ci sont: Saskatchewan, Manitoba, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. La Colombie-Britannique était l'origine ou la destination la plus populaire de l'Alberta et du Yukon. Pour les Territoires du Nord-Ouest, la destination la plus populaire était l'Alberta. La Colombie-Britannique est la seule province à avoir enregistré presque le même volume de trafic intraprovincial comparé à son trafic interprovincial avec l'Alberta.

Le trafic global des vols interprovinciaux et intraprovinciaux a légèrement augmenté par rapport à 1989 pour atteindre 22.4 millions de passagers en 1990. Chaque province et territoire, à l'exception des provinces de l'Atlantique et le Québec, a connu une baisse du trafic interprovincial et intraprovincial de l'ordre d'au moins 1.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Chahdi (819-997-1386).



Table 4.

Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial  
Air Traffic, 1989 and 1990.

Tableau 4.

Trafic aérien régulier interprovincial et  
intraprovincial, 1989 et 1990.

PROVINCE	1989											
	BC	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Québec	NB	NS	PEI	Nfld	YT	NWT
	CB						NB	NÉ	IPE	TN	TY	TNO
Passengers/Passagers												
BC/CB	1,189,860											
Alberta	1,138,990	591,930										
Saskatchewan	206,580	208,390	34,360									
Manitoba	226,320	223,110	104,340	66,930								
Ontario	1,145,820	1,070,250	271,330	557,630	1,526,630							
Québec	241,440	198,240	40,990	91,750	1,596,960	319,670						
NB/NB	18,730	29,200	7,350	13,540	237,100	87,260	30					
NS/NÉ	59,790	62,460	12,660	23,000	510,000	140,740	4,350	8,810				
PEI/IPE	5,150	7,020	2,150	2,190	71,270	12,300	120	5,480	0			
Nfld/TN	15,960	20,610	3,350	7,600	219,900	67,810	17,280	88,930	5,730	47,590		
YT/TY	62,910	19,190	2,470	2,660	10,510	1,650	420	830	120	350	30	
NWT/TNO	14,730	67,190	3,210	5,900	13,690	12,180	590	2,350	190	1,510	210	27,780
TOTAL*	4,326,280	3,636,580	897,180	1,324,970	7,231,090	2,810,990	415,970	919,400	111,720	496,620	101,350	149,530

PROVINCE	1990											
	BC	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Québec	NB	NS	PEI	Nfld	YT	NWT
	CB						NB	NÉ	IPE	TN	TY	TNO
Passengers/Passagers												
BC/CB	1,109,020											
Alberta	1,113,980	528,330										
Saskatchewan	211,010	210,570	31,990									
Manitoba	220,070	214,300	98,080	57,210								
Ontario	1,036,290	943,910	254,720	512,500	1,460,010							
Québec	210,890	183,520	38,610	86,470	1,684,300	250,120						
NB/NB	21,710	32,590	7,260	12,390	281,230	136,780	1,200					
NS/NÉ	61,010	62,610	12,690	24,630	543,120	169,110	83,940	49,900				
PEI/IPE	5,410	6,980	950	1,960	79,200	18,250	2,320	33,140	0			
Nfld/TN	16,460	21,560	2,960	7,060	230,470	76,910	41,170	157,800	9,290	135,890		
YT/TY	60,330	18,370	2,390	2,640	11,870	1,890	520	980	70	630	50	
NWT/TNO	14,160	61,910	2,700	4,660	13,900	9,890	600	2,470	70	1,750	180	22,780
TOTAL*	4,080,340	3,398,630	873,930	1,241,970	7,051,520	2,866,740	621,710	1,201,400	157,640	701,950	99,920	135,070

Percentage Change between 1989 and 1990

Variation en pourcentage entre 1989 et 1990

PROVINCE	BC	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Québec	NB	NS	PEI	Nfld	YT	NWT
	CB						NB	NÉ	IPE	TN	TY	TNO
	(%)											
BC/CB	-6.8											
Alberta	-2.2	-10.7										
Saskatchewan	2.1	1.0	-6.9									
Manitoba	-2.8	-3.9	-6.0	-14.5								
Ontario	-9.6	-11.8	-6.1	-8.1	-4.4							
Québec	-12.7	-7.4	-5.8	-5.8	5.5	-21.8						
NB/NB	15.9	11.6	-1.2	-8.5	18.6	56.7	3900.0					
NS/NÉ	2.0	0.2	0.2	7.1	6.5	20.2	1829.7	466.4				
PEI/IPE	5.0	-0.6	-55.8	-10.5	11.1	48.4	1833.3	504.7	-			
Nfld/TN	3.1	4.6	-11.6	-7.1	4.8	13.4	138.3	77.4	62.1	185.5		
YT/TY	-4.1	-4.3	-3.2	-0.8	12.9	14.5	23.8	18.1	-41.7	80.0	66.7	
NWT/TNO	-3.9	-7.9	-15.9	-21.0	1.5	-18.8	1.7	5.1	-63.2	15.9	-14.3	-18.0
TOTAL	-5.7	-6.5	-2.6	-6.3	-2.5	2.0	49.5	30.7	41.1	41.3	-1.4	-9.7

\* This represents total domestic origin and destination  
traffic for each province.\* Ceci représente le trafic intérieur sur  
l'origine et destination pour chaque province.





# PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

# PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.		Titre
		Other	ÉTATS-	Autres	
		\$	UNIS US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

August 1991

Août 1991

HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



<b>BON DE COMMANDE</b>		Numéro de référence du client _____			
Postez à: Vente des publications Statistique Canada Ottawa (Ontario), K1A 0T6  <i>(Caractères d'imprimerie s.v.p.)</i> Organisme _____ Service _____ s/s de _____ Fonction _____ Adresse _____ Ville _____ Province _____ Pays _____ Code postal _____ Tél. _____		<b>MODE DE PAIEMENT</b> <input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____ <input type="checkbox"/> Paiement inclus _____ \$ <input type="checkbox"/> Portez à mon compte: <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span><input type="checkbox"/> MASTERCARD</span> <span><input type="checkbox"/> VISA</span> <span><input type="checkbox"/> Statistique Canada</span> </div> N° de compte _____ Date d'expiration _____ <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard (max. 500 \$) Signature _____			
N° au catalogue	Titre	Édition	Quantité	Prix	Total
Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.					<b>PF</b> <b>03077</b>
Pour un service plus rapide, composez <b>☎ 1-800-267-6677 ☎</b>					

Comptes  
MasterCard et Visa

English on reverse

<b>ORDER FORM</b>		Client Reference Number _____			
Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6  <i>(Please print)</i> Company _____ Department _____ Attention _____ Title _____ Address _____ City _____ Province _____ Country _____ Postal Code _____ Tél. _____		<b>METHOD OF PAYMENT</b> <input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed _____ \$ <input type="checkbox"/> Charge to my: <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span><input type="checkbox"/> MASTERCARD</span> <span><input type="checkbox"/> VISA</span> <span><input type="checkbox"/> Statistics Canada</span> </div> Account Number _____ Expiry Date _____ <input type="checkbox"/> Bill me later (Max. \$500) Signature _____			
Catalogue No.	Title	Issue	Quantity	Price	Total
Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$, drawn on a US bank.					<b>PF</b> <b>03077</b>
For faster service <b>☎ 1-800-267-6677 ☎</b>					

MasterCard and  
Visa accounts

Français au verso





## Service Bulletin

## Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No 9

## HIGHLIGHTS

- o Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$241 million in the first half of 1991.  
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary first quarter 1991 data showed a decline of 4% in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1990.
- o The top three transborder city-pairs in 1990 were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. They have maintained the same rankings since 1986. These city-pairs reported increases in traffic in 1990 of 4%, 9% and 2% respectively from 1989.
- o Charter traffic between Canada and the United States reached 2.2 million passengers in 1990, a 5% decrease from 1989 and a 52% increase from a decade earlier in 1981.
- o In 1990, the split between Canadian and American carriers of scheduled transborder traffic was 37% and 63% respectively.
- o For Canadian commercial carriers, the proportion of scheduled transborder passengers to the total has increased slightly from 1985 to 1989. There has been a 53% increase in the number of transborder passengers during this time.
- o Transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers totalled 248,557 during 1990. This was an increase of 10% compared to 1989.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1991.

Vol. 23, N° 9

## FAITS SAILLANTS

- o Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 241 millions de dollars pour les six premiers mois de 1991.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1991 ont montré une diminution de 4% des marchandises embarquées et débarquées sur les principaux services réguliers par rapport à la même période en 1990.
- o En 1990, les trois plus importantes paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Elles ont conservé le même rang depuis 1986. Pour ces paires de villes, on observe une augmentation dans le trafic en 1990 de 4%, 9% et 2% respectivement, par rapport à 1989.
- o Le trafic des vols affrétés entre le Canada et les États-Unis a atteint 2.2 millions de passagers en 1990, soit une baisse de 5% par rapport à 1989 et une hausse de 52% par rapport à une décennie plus tôt en 1981.
- o En 1990, la proportion entre les transporteurs canadiens et américains pour le trafic régulier transfrontalier s'établissait à 37% et 63% respectivement.
- o Pour les transporteurs canadiens, la proportion des passagers transfrontaliers des services réguliers relativement au total a faiblement augmenté de 1985 à 1989. Le nombre de passagers transfrontaliers a augmenté de 53% pendant ce temps.
- o Les transporteurs aériens canadiens et américains ont totalisé 248,557 mouvements transfrontaliers d'aéronefs au cours de 1990. Comparé à 1989, ceci représente une hausse de 10%.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, June 1991, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juin 1991 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	June 1991	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1991	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Juin	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1 162	-4.8	6 413	0.9	- Intérieur
- International	515	-8.5	2 807	-16.1	- International
- Total	1 677	-6.0	9 220	-5.0	- Total
Passengers - Charter	83	9.2	863	-14.0	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1 760	-5.4	10 083	-5.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 581 011	-18.9	8 283 214	-13.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 996 468	-14.4	10 209 566	-20.0	- International
- Total	3 577 480	-16.4	18 492 780	-17.3	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	187 070	-21.7	2 020 598	-16.1	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 764 551	-16.7	20 513 379	-17.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 610 177	-4.3	30 516 447	-7.9	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	241 044	-10.5	2 535 618	-13.7	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 851 221	-4.6	33 052 066	-8.4	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	63.8	...	60.6	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	77.6	...	79.7	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	64.3	...	62.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	122 548	-4.3	653 153	-7.5	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	129	-73.4	2 750	-40.1	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	122 678	-4.5	655 904	-7.7	chandises - Total
Hours Flown	65	10.2	382	9.8	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	275 101	-12.0	1 594 017	-11.1	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Charter passenger numbers have increased in June 1991 because of the inclusion of AirBC and Time Air data in 1991.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Le nombre de passagers d'affrètements ont augmenté en juin 1991 à cause de l'inclusion des données de AirBC et Time Air en 1991.

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, April, May, June 1991 (Preliminary Data)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois Courant 1991	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>April</b>					<b>Avril</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	397,308	-0.2	1,550,874	0.4	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	14,133	-9.1	99,518	-0.6	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	425,974	-0.5	1,708,191	-0.2	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	469,137	4.5	1,949,231	6.6	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	25,994	39.7	95,602	26.0	Total des frais d'intérêt
<b>May</b>					<b>Mai</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	440,797	-0.6	1,991,671	0.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	10,482	-6.9	110,000	-1.3	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	463,123	-0.7	2,171,314	-0.3	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	488,624	7.1	2,437,855	6.7	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	26,526	36.6	122,128	28.2	Total des frais d'intérêt
<b>June</b>					<b>Juin</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	483,592	-1.7	2,475,263	-0.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	11,919	2.4	121,919	-0.9	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	504,945	-3.6	2,676,259	-0.9	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	479,447	3.4	2,917,302	6.2	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	24,699	40.6	146,827	30.1	Total des frais d'intérêt

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

Level I air carriers in Canada reported a \$43 million loss in the second quarter of 1991, compared to a \$49 million operating profit in the same quarter of 1990.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de \$43 millions pour le deuxième trimestre de 1991. En comparaison, ils ont enregistré un profit d'exploitation de \$49 millions au cours de la même période de 1990.

Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$241 million in the first half of 1991, a five fold increase over the \$47 million loss reported in the first half of 1990.

Figure 2.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the second and third quarters show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the first and fourth quarters the operating expenses exceed the operating revenues, resulting in an operating loss.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 241 millions de dollars pour les six premiers mois de 1991, soit une perte d'exploitation cinq fois supérieure la perte de 47 millions de dollars enregistrée au cours de la même période de 1990.

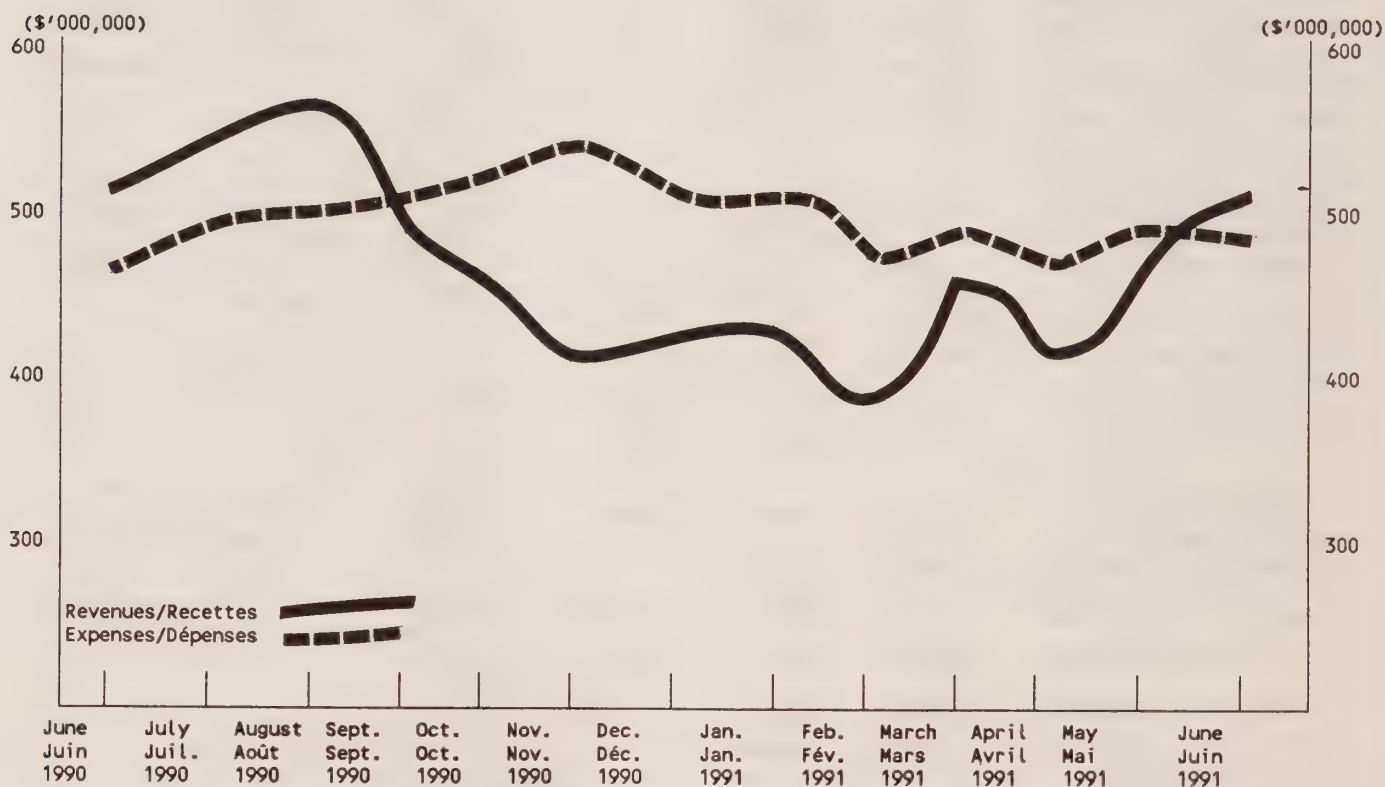
La figure 2.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les deuxième et troisième trimestres montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les premier et quatrième trimestres les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation.

Figure 2.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from June 1990 to June 1991.

Figure 2.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de juin 1990 à juin 1991.



For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).



TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. First Quarter 1991 (Preliminary Data).

Rank 1991	Airports	First Quarter 1990
Rang	Aéroports	Premier trimestre
		(tonnes)
1	Lester B Pearson International ONT	72 271
2	Vancouver International BC-CB	26 782
3	Montréal/Mirabel International QUE-QUE	22 579
4	Calgary International ALTA-ALB	9 777
5	Edmonton International ALTA-ALB	7 053
6	Montréal/Dorval Intl QUE-QUE	7 293
7	Winnipeg International MAN	7 526
8	Halifax International NS-NÉ	6 010
9	Ottawa International ONT	2 112
10	Moncton NB	1 377
11	St John's NFLD-TN	1 226
12	Goose Bay NFLD-TN	716
13	Regina SASK	591
14	Iqaluit NWT-TNO	397
15	Saskatoon SASK	357
16	Yellowknife NWT-TNO	405
17	Kuujuaq QUE-QUE	279
18	Thunder Bay ONT	244
19	Nanisivik NWT-TNO	201
20	Resolute Bay NWT-TNO	233
21	Norman Wells NWT-TNO	204
22	Whitehorse YT-TY	178
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	210
24	Inuvik NWT-TNO	183
25	Sandspit BC-CB	103
26	Fort St. John BC-CB	115
27	Kuujuaqapik QUE-QUE	81
28	Wabush NFLD-TN	83
29	Quebec QUE-QUE	150
30	Charlottetown PEI-IPE	210

Total of Top 30 Airports/  
Ensemble des 30 premiers aéroports

168 946

162 683

-3.7

Total Canada

170 283

163 510

-4.0

Preliminary first quarter 1991 data showed a decline of 4.0% (6 773 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1990. Only six of the top 30 airports had increases in cargo volume over the comparison period.

Montréal International (-1 077 tonnes) and Winnipeg International (-1 404 tonnes) had the largest absolute decreases. In both cases, although the majority of the decrease occurred on domestic segments, the volume of cargo enplaned and deplaned on transborder segments also decreased.

For Canada as a whole, on major scheduled services, domestic segment cargo declined by 8 777 tonnes while transborder and other international cargo volume increased by 548 and 1 456 tonnes respectively over the comparison period.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens Premier trimestre, 1991 (données provisoires).

First Quarter 1990	First Quarter 1991	Change 1991/1990
Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		%
(tonnes)	(tonnes)	%
72 271	71 792	-0.7
26 782	27 033	0.9
22 579	21 621	-4.2
9 777	9 546	-2.4
7 053	6 306	-10.6
7 293	6 216	-14.8
7 526	6 122	-18.7
6 010	5 474	-8.9
2 112	1 943	-8.0
1 377	1 388	0.8
1 226	957	-21.9
716	621	-13.3
591	525	-11.2
397	379	-4.6
357	347	-2.7
405	327	-19.2
279	317	13.5
244	214	-12.5
201	194	-3.2
233	183	-21.6
204	168	-17.5
178	166	-6.9
210	166	-21.2
183	137	-25.1
103	104	1.2
115	102	-11.1
81	95	16.7
83	84	1.2
150	79	-47.5
210	79	-62.5

Les données provisoires du premier trimestre de 1991 ont indiqué une diminution de 4.0% (6 773 tonnes) des marchandises embarquées et débarquées sur les principaux services réguliers par rapport à la même période en 1990. Seulement six des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises par rapport à la période comparative.

Les aéroports internationaux de Montréal (-1 077 tonnes) et Winnipeg (-1 404 tonnes) ont enregistré les plus fortes baisses. Dans les deux cas, bien que la plus grande partie de cette diminution ait eu lieu dans le secteur intérieur, le volume des marchandises embarquées et débarquées dans le secteur transfrontalier a également baissé.

En totalité pour le Canada, sur les principaux services réguliers, les marchandises dans le secteur intérieur ont baissé de 8 777 tonnes, alors que le volume de marchandises dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 548 et 1 456 tonnes respectivement au cours de la période comparative.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics - 1986 to 1990.

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier - 1986 à 1990.

Rank 1990	City-Pair	1986	1987	1988	1989	1990	Change 1990/1986	Change 1990/1989
Rang	Paire de villes						Variation	Variation
		(In thousands of passengers/ en milliers de passagers)					%	%
1	Toronto - New York	747.3	722.6	754.6	805.7	838.6	12.2	4.0
2	Montréal - New York	461.0	340.0	384.3	349.1	381.9	-17.1	9.3
3	Toronto - Chicago	260.3	283.2	337.7	314.6	320.6	23.1	1.9
4	Toronto - Boston	200.4	223.3	246.0	265.4	264.3	31.8	-0.4
5	Toronto - Los Angeles	197.9	202.0	212.8	221.3	260.1	31.4	17.5
6	Vancouver - Los Angeles	253.4	157.6	190.9	245.2	251.7	-0.6	2.6
7	Toronto - Tampa/St. Petersburg	112.5	123.1	121.4	156.5	214.8	90.9	37.2
8	Toronto - Miami	155.0	146.1	160.7	183.7	213.7	37.8	16.3
9	Toronto - San Francisco	130.1	134.6	159.2	182.5	184.0	41.4	0.8
10	Montréal - Miami	172.1	156.7	169.2	177.9	182.3	5.9	2.4
11	Vancouver - San Francisco	210.7	101.2	123.5	127.5	158.2	-24.9	24.0
12	Calgary - Los Angeles	97.4	104.4	127.0	128.8	131.4	34.9	2.0
13	Toronto - Washington/Baltimore	97.0	106.5	117.7	110.9	115.2	18.7	3.8
14	Montréal - Boston	160.9	151.3	149.6	134.4	114.4	-28.9	-14.8
15	Vancouver - Seattle/Tacoma	86.1	87.2	135.7	116.8	112.0	30.0	-4.1
16	Vancouver - Hawaii	74.2	91.9	60.0	38.6	106.2	43.1	175.1
17	Toronto - Philadelphia	85.7	80.0	112.9	93.5	103.6	20.8	10.8
18	Montréal - Los Angeles	74.9	70.7	81.2	86.2	88.8	18.5	3.0
19	Toronto - Dallas/Ft. Worth	71.9	67.0	68.5	75.0	86.1	20.4	14.8
20	Montréal - Fort Lauderdale	65.3	92.0	66.6	71.8	85.6	31.0	19.2
21	Montréal - Tampa/St. Petersburg	62.6	65.9	71.1	80.9	83.3	33.0	2.9
22	Toronto - Cleveland	75.1	71.0	72.9	74.2	76.4	1.7	2.9
23	Toronto - Detroit	95.8	94.5	73.6	72.3	75.8	-26.3	4.8
24	Toronto - Atlanta	55.9	55.5	73.5	64.7	72.3	29.3	11.7
25	Montréal - Chicago	89.4	80.8	89.7	92.0	69.3	-22.4	-24.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		4,4092.9	4,809.1	4,160.3	4,269.5	4,590.6	12.1	7.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		7,740.0	7,335.5	8,164.3	8,296.8	9,090.7	17.4	9.5

Travel between Canada and the United States experienced a growth of 9.5% from 1989 to 1990 and 17.4% from 1986 to 1990. In 1990, 9.1 million passengers travelled on scheduled transborder journeys. This number was an increase from 8.3 million passengers in 1989, and from 7.7 million passengers in 1986.

Twelve of the top 25 city-pairs included Toronto, seven included Montréal and four included Vancouver.

Large decreases at Vancouver in 1987 reflected the return to normal from the unusually high passenger numbers generated by EXPO 86.

The participation of the two additional regional and local carriers (AirBC, Time Air) in the Air Passenger Origin and Destination Survey for 1988, had an important impact on the data. Very high increases in traffic volume were observed in 1988 compared to 1987 for markets in which these two carriers were operating (e.g. Vancouver-Seattle/Tacoma).

The top three transborder city-pairs in 1990 were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. They have maintained the same rankings since 1986. Each of these city-pairs reported increases in traffic in 1990 of 4.0%, 9.3% and 1.9% respectively from 1989.

Les voyages entre le Canada et les États-Unis ont connu une croissance de 9.5% de 1989 à 1990 et de 17.4% de 1986 à 1990. Le nombre de passagers transfrontaliers sur vols réguliers atteignait 9.1 millions en 1990. Ce nombre était de 8.3 millions passagers en 1989 et de 7.7 millions passagers en 1986.

Douze des 25 paires de villes les plus importantes inclut Toronto, sept inclut Montréal et quatre inclut Vancouver.

Les baisses substantielles enregistrées à Vancouver en 1987 représentent un retour à des conditions normales comparées aux nombres de passagers élevés de 1986 compte tenu d'EXPO 86.

La participation additionnelle de deux transporteurs régionaux et locaux (AirBC et Time Air) à l'enquête de l'Origine et la destination des passagers aériens en 1988 a eu un impact important sur les données. En 1988, on observe un volume de trafic élevé par rapport à 1987 pour les marchés où ces deux transporteurs opèrent (ex: Vancouver-Seattle/Tacoma).

En 1990, les trois plus importantes paires de villes furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Elles ont conservé le même rang depuis 1986. Pour chacune de ces paires de villes on observe une augmentation dans le trafic en 1990 de 4.0%, 9.3% et 1.9% respectivement, par rapport à 1989.



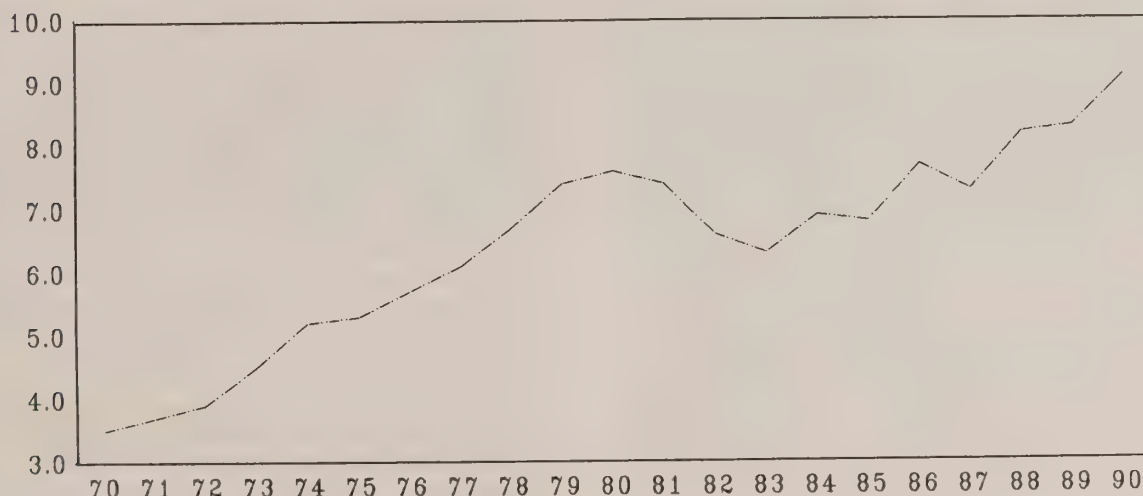
The greatest increase (175%) in transborder traffic for the top 25 city-pairs of 1990 was on the Vancouver-Hawaii route. This route served prior to and including 1989 mainly by charter carriers<sup>1</sup> was picked up by scheduled carriers commencing in 1990.

The year 1990 also marked the first time Air Nova and Air Atlantic were participants in the Scheduled Origin and Destination Survey. These additional participants had an important impact on the level of traffic being recorded for specific transborder markets served by these new carriers.

<sup>1</sup> Wardair no longer existed by January 1990.

Transborder Scheduled Air Passengers Origin and Destination - 1970 to 1990.

Passengers/Passagers  
(Millions)



The above graph illustrates the historical growth pattern that has occurred in the scheduled transborder air passenger origin and destination data over a period of twenty-one years, from 1970 to 1990<sup>2</sup>. From 1970 to 1980, an increase of 116.2% was recorded; the number of passengers grew from 3.5 million to 7.6 million. The 1981-1983 recession period is obvious, as the industry faced a decline in passenger traffic between Canada and United States (-17.0%). By mid 1980's, signs of an economic upturn were evident throughout the economy.

<sup>2</sup> A more detailed table presenting the number of scheduled transborder air passengers for each of the top 50 city-pairs from 1968 to 1990 is available on diskette (Lotus) at a cost of \$50.00 per diskette. To obtain such a diskette, please contact L. Chahdi (819-997-1386).

For further information, please contact L. Chahdi (819-997-1386).

En 1990, parmi les 25 principales paires de villes du secteur transfrontalier, la liaison Vancouver-Hawaï a enregistré la plus forte hausse (175%). Cette liaison desservie, avant et pendant 1989, principalement par des transporteurs à vols affrétés<sup>1</sup> a été substituée par des transporteurs à vols réguliers depuis le début de 1990.

L'année 1990 marquait aussi la première fois qu'Air Nova et Air Atlantic sont participants à l'enquête de l'Origine et la destination à horaire fixe. Ces participants additionnels ont des effets importants sur les niveaux de trafic enregistrés sur certains marchés transfrontaliers desservis par les nouveaux transporteurs.

<sup>1</sup> Wardair n'existe plus depuis janvier 1990.

Origine et destination des passagers aériens sur vols transfrontaliers réguliers - 1970 à 1990

Le graphique ci-dessus illustre la croissance historique des données transfrontalières sur l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe pour une période de vingt-et-un ans, de 1970 à 1990<sup>2</sup>. De 1970 à 1980, une augmentation de 116.2% fut enregistrée; le nombre de passagers passant de 3.5 millions à 7.6 millions. On remarque la période de récession, 1981-1983 où il y a eu une baisse d'activité dans le volume de passagers entre le Canada et les États-Unis (-17.0%). Au milieu des années 1980, des signes de croissance économique étaient évidents partout dans l'économie.

<sup>2</sup> Un tableau détaillé montrant le nombre de passagers voyageants sur des services réguliers pour chacune des 50 premières paires de villes entre 1968 et 1990 est disponible sur disque (Lotus), au coût de \$50.00 le disque. Pour obtenir ce disque, veuillez communiquer avec L. Chahdi (819-997-1386).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Chahdi (819-997-1386).



Table 5.

Canada-United States Charter Passenger Traffic,  
1981-1990.

Year Année	Florida/ Floride	Nevada	Hawaii/ Hawaï	Other Autre	Total
1981	753,542	300,217	267,372	156,935	1,478,066
1982	786,343	295,217	348,085	204,074	1,633,719
1983	761,687	320,020	297,856	194,899	1,574,462
1984	782,081	354,838	275,282	196,704	1,608,905
1985	834,130	408,805	296,417	206,962	1,746,314
1986	817,473	370,114	260,076	161,325	1,608,988
1987	868,415	408,052	218,472	172,595	1,667,534
1988	1,084,089	475,691	195,465	267,976	2,023,221
1989	1,383,456	511,398	199,836	278,768	2,373,458
1990	1,391,807	531,226	31,611	294,356	2,249,000
% Change					
1990/1981	84.7	77.0	-88.2	87.6	52.2
1990/1989	0.6	3.9	-84.2	5.6	-5.2
Variation en %					

The United States region registered a 5.2% decrease between 1989 and 1990 even though its most popular charter markets, Florida and Nevada, registered slight increases over the year. Hawaii, with an annual decrease of 84.2% from 1989 to 1990, was the main contributor to the United States region's decrease. This large decrease in the Hawaii market was mainly due to the substitution of Wardair's charter operations to Hawaii by scheduled services, beginning in 1990, after Wardair's merger with Canadian Airlines International Ltd. in late 1989. In the space of a year, Hawaii lost its third place ranking in the United States charter market to California which registered 74,678 charter passengers in 1990.

Once again, Florida was the most popular destination in the United States with 1,391,807 passengers, representing 61.9% of the charter market in this region. Canadian air carriers carried 98.4% of this traffic in 1990, unchanged from 1989. Most prominent among the Canadian carriers were Canadian Airlines International Ltd., Air Canada, Canada 3000 Ltd., Intair, Soundair/Odyssey<sup>1</sup> and Nationair which, taken together, accounted for 89.8% of the Florida market.

Nevada retained its position as the second largest United States charter market in 1990, a position it has held for the last decade except for 1982, when it switched places with Hawaii for a year. Again, Canadian carriers held 98.4% of the market share, 66.3% by Canadian Airlines International Ltd. and Air Canada alone. Other prominent air carriers in the Nevada market were Canada 3000 Ltd., Air Transat, AirBC, Worldways Canada Ltd. and Time Air.

<sup>1</sup> Soundair/Odyssey suspended operations in April 1990.

For more information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

Tableau 5.

Trafic des passagers nolisés, Canada-États-Unis,  
1981-1990.

De 1989 à 1990, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 5.2%, bien que ses plus populaires marchés d'affrètement, la Floride et le Nevada, aient connu de faibles hausses au cours de la même année. Hawaï, avec une baisse annuelle de 84.2% entre 1989 et 1990, a le plus contribué à la baisse dans la région des États-Unis. Cette forte baisse dans le marché Hawaïen était principalement due au remplacement des vols nolisés de Wardair vers Hawaï par des services réguliers au début de 1990, soit après la fusion de Wardair avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée à la fin de 1989. Dans l'espace d'une année, Hawaï a perdu sa troisième place dans le marché américain d'affrètement pour être remplacé par la Californie qui a rapporté 74,678 passagers sur vols nolisés en 1990.

Encore une fois, la Floride était la destination américaine la plus populaire avec 1,391,807 passagers, représentant ainsi 61.9% du marché d'affrètement dans cette région. En 1990, les transporteurs canadiens ont transporté 98.4% de ce trafic, inchangé par rapport à 1989. Parmi les transporteurs canadiens les plus prédominants, on trouve les Lignes aériennes Canadien International Ltée, Air Canada, Canada 3000 Ltée, Intair, Soundair/Odyssey<sup>1</sup> et Nationair qui, pris ensemble, comptent pour 89.8% du marché floridien.

Le Nevada a conservé sa position comme deuxième plus important marché d'affrètement aux États-Unis en 1990, position qu'il a tenu pendant toute la dernière décennie, excepté en 1982 où il a été remplacé par Hawaï. Une fois de plus, les transporteurs canadiens ont détenu 98.4% du marché, dont 66.3% par les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Air Canada seulement. Les autres transporteurs canadiens prédominants du marché au Nevada furent: Canada 3000 Ltée, Air Transat, AirBC, Worldways Canada Ltée et Time Air.

<sup>1</sup> Soundair/Odyssey a suspendu ses opérations en avril 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Scheduled Transborder Traffic Carried by Canadian and American Carriers - 1988 to 1990

	Passengers ('000)		
	Passagers ('000)		
Canadian Carriers	American Carriers	Total	
Transporteurs canadiens	Transporteurs américains	Total	
No.-Nbre			
1988	3,697	6,843	10,540
1989	4,095	6,475	10,570
1990	4,214	7,185	11,399

Table 6 provides transborder traffic carried by major scheduled and regional and local scheduled carriers. These data are not restricted to Canada - U.S. origin/destination traffic but include any itinerary which has a Canada - U.S. leg. As well, these data include traffic from regional and local carriers which do not report on the Revenue Passenger Origin and Destination Survey. Thus, in light of these two factors, the total traffic shown here will be greater than that found in Canada-U.S. O/D tables.

Canadian carriers' share of this traffic increased from 35.1% in 1988 to 37.0% in 1990. The 38.7% share in 1989 was an anomaly for many reasons, inter alia: the strike at Eastern Airlines which began in March; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express and San Juan Airlines stopped serving Canada in late 1988 or early 1989.

Canadian carriers also increased their share within each type of service. For regional and local scheduled services, the Canadian carriers' share increased by four percentage points. However, for major scheduled services, the increase in share was less than one percentage point.

The overall split between major scheduled services and regional and local scheduled services also shifted over this time period. Major scheduled services lost three percentage point shares of this transborder traffic to the regional and local carriers from 1988 to 1990. Thus, traffic on major scheduled services increased by 4.6% over the comparison period, while regional and local scheduled services' traffic increased by 50.4%.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-997-3347).

TABLEAU 6.

Trafic régulier transfrontalier transporté par les transporteurs canadiens et américains - 1988 à 1990

	Share	
	Portion	
Canadian Carriers	American Carriers	
Transporteurs canadiens	Transporteurs américains	
%		
35.1	64.9	
38.7	61.3	
37.0	63.0	

Le tableau 6 présente le trafic transfrontalier transporté à bord des vols réguliers des lignes principales et des vols des transporteurs régionaux et locaux. Ces données ne sont pas restreintes au trafic ayant le Canada-États-Unis comme origine/destination, mais elles comprennent tout itinéraire qui englobe un segment Canada-États-Unis. En plus, ces données incluent le trafic de transporteurs régionaux et locaux qui ne participent pas à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers payants. Ainsi, considérant ces deux facteurs, le total du trafic représenté ici sera plus élevé que celui inscrit sur des tableaux d'origine et de destination Canada-États-Unis.

La portion de ce trafic transporté par des compagnies canadiennes est passée de 35.1% en 1988 à 37.0% en 1990. La portion de 38.7% obtenue en 1989 représente une anomalie pour plusieurs raisons, entre autres: la grève à la compagnie Eastern Airlines qui a débuté en mars; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express et San Juan Airlines qui ont cessé de desservir le Canada, soit à la fin de 1988 ou au début de 1989.

Les transporteurs canadiens ont aussi augmenté leur portion à l'intérieur de chaque genre de service. Pour ce qui est des services réguliers régionaux et locaux les transporteurs canadiens ont augmenté leur portion par quatre points de pourcentage, tandis que leur portion des principaux services réguliers a augmenté de moins de un point de pourcentage.

La répartition entre les principaux services réguliers et les services réguliers régionaux et locaux a aussi changé pendant cette période. Les principaux services réguliers ont perdu trois points de pourcentage de leur part du marché transfrontalier aux services réguliers régionaux et locaux de 1988 à 1990. Ainsi, le trafic des principaux services réguliers a augmenté de 4.6% pendant la période comparative, tandis que le trafic des services réguliers régionaux et locaux inscrivait une hausse de 50.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).



TABLE 7.

Canadian Commercial Carriers, Passengers, Passengers-kilometres, and Goods Carried by Sector, 1985-1989.

TABLEAU 7.

Transporteurs commerciaux canadiens, passagers, passagers-kilomètres et marchandises transportées, par secteur, 1985-1989.

Year	1985	% of Total	1986	% of Total	1987	% of Total	1988	% of Total	1989	% of Total	Année
		% du Total		% du Total		% du Total		% du Total		% du Total	
<b>Scheduled</b>											<b>Services réguliers</b>
Hours Flown '000											Heures de vol
Domestic	646	78	698	77	758	78	909	78	955	76	Intérieur
Transborder	92	11	100	11	100	10	118	10	139	11	Transfrontalier
Other Int'l	88	10	110	12	114	12	144	12	162	13	Autre international
Total	826	100	907	100	973	100	1,171	100	1,256	100	Total
Passengers '000											Passagers
Domestic	19,601	80	20,689	79	21,062	79	23,178	77	23,066	75	Intérieur
Transborder	2,716	11	2,903	11	3,038	11	3,647	12	4,143	13	Transfrontalier
Other Int'l	2,248	9	2,507	10	2,729	10	3,355	11	3,530	11	Autre international
Total	24,565	100	26,099	100	26,829	100	30,180	100	30,739	100	Total
Passenger-Kilometres '000 000											Passagers-kilomètres
Domestic	19 400	53	21 214	53	21 580	52	24 090	49	23 964	48	Intérieur
Transborder	4 480	12	4 715	12	4 525	11	5 062	10	5 653	11	Transfrontalier
Other Int'l	12 725	35	14 106	35	15 538	37	19 585	40	20 773	41	Autre International
Total	36 605	100	40 035	100	41 644	100	48 737	100	50 391	100	Total
Goods tonnes											Marchandises transportées
Domestic	295 100	67	298 633	67	292 399	67	303 293	64	314 044	64	Intérieur
Transborder	46 858	11	47 137	11	44 810	10	39 362	8	40 420	8	Transfrontalier
Other Int'l	95 747	22	96 743	22	97 839	22	129 199	27	136 395	28	Autre international
Total	437 705	100	442 513	100	435 048	100	471 854	100	490 859	100	Total
<b>Charter</b>											<b>Services d'affrètement</b>
Hours Flown '000											Heures de vol
Domestic	907	83	869	84	988	88	756	84	767	78	Intérieur
Transborder	64	6	66	6	63	6	59	7	70	7	Transfrontalier
Other Int'l	116	11	106	10	66	6	88	10	144	15	Autre international
Total	1,087	100	1,041	100	1,117	100	903	100	981	100	Total
Passengers '000											Passagers
Domestic	1,281	29	1,281	27	1,306	26	1,346	23	1,323	21	Intérieur
Transborder	1,634	36	1,577	33	1,566	31	1,963	34	2,288	36	Transfrontalier
Other Int'l	1,576	35	1,861	39	2,162	43	2,524	43	2,827	44	Autre international
Total	4,491	100	4,720	100	5,034	100	5,833	100	6,438	100	Total
Goods tonnes											Marchandises transportées
Domestic	155 829	91	128 945	89	133 043	83	117 149	73	118 521	71	Intérieur
Transborder	7 314	4	9 172	6	19 076	12	15 024	9	16 844	10	Transfrontalier
Other Int'l	7 551	4	7 474	5	7 914	5	27 237	17	32 011	19	Autre international
Total	170 693	100	145 591	100	160 033	100	159 410	100	167 376	100	Total

For Canadian commercial carriers, the proportion of the number of scheduled transborder passengers to the total number has increased slightly from 1985 to 1989. There has been a 52.5% increase in the number of transborder passengers during this time. The decline in the proportion to the total of scheduled transborder passenger-kilometres from 1985 to 1988 showed a small recovery in 1989. The number of charter transborder goods carried has increased 130.3% over these years.

For further information, please contact Trish Horricks (819-997-6190).

Pour les transporteurs canadiens, la proportion du nombre de passagers transfrontaliers des services réguliers relativement au nombre total a faiblement augmenté de 1985 à 1989. Le nombre de passagers transfrontaliers a augmenté de 52.5% pendant ce temps. La diminution de la proportion des passagers-kilomètres des services réguliers transfrontaliers relativement au total de 1985 à 1988 a signalé un petit recouvrement en 1989. Le nombre de marchandises transfrontalières des services d'affrètement transfrontaliers a augmenté de 130.3% au cours de ces années.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).



Table 8.

Transborder Aircraft Movements, Canadian and American Air Carriers, Canadian Airports, 1989 and 1990.

Airports			Change
	1989	1990	1990/1989
Aéroports			Variation
			%
Total Movements/Mouvements totaux*	226,617	248,577	9.7
Lester B. Pearson Int'l	98,604	105,379	6.9
Montréal Int'l	32,620	37,646	15.4
Vancouver Int'l	34,156	41,919	22.7
Selected Airports/Aéroports sélectionnés	165,380	184,944	11.8
Total Movements of Canadian Air Carriers/ Mouvements totaux des transporteurs aériens canadiens	113,459	121,062	6.7
Lester B. Pearson Int'l	52,801	54,752	3.7
Montréal Int'l	11,375	13,193	16.0
Vancouver Int'l	15,586	20,944	26.3
Selected Airports/Aéroports sélectionnés	80,762	88,889	10.1
Total Movements of American Air Carriers/ Mouvements totaux des transporteurs aériens américains	113,158	127,515	12.7
Lester B. Pearson Int'l	45,803	50,627	10.5
Montréal Int'l	21,245	24,453	15.1
Vancouver Int'l	17,570	20,975	19.4
Selected Airports/Aéroports sélectionnés	84,618	90,055	13.5

\* Includes only movements by Canadian and American air carriers.

Transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers totalled 248,557 during 1990. This was an increase of 9.7% compared to 1989.

Three airports in Canada - Lester B. Pearson International, Vancouver International and Montréal International - predominated the transborder market handling 74.4% of all arriving and departing flights.

While the proportion of traffic at Pearson and Vancouver was fairly even between Canadian and US airlines, Montréal International showed a 65/35 split in favour of the US carriers. At Montréal, Air Canada accounted for 22% of total transborder movements, followed by US Air (12%), Delta Airlines Inc. (11%), Business Express (10%), Eastern Airlines Inc. (9%), American Airlines Inc. (8%) and Northwest Orient Airlines Inc. (8%).

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819 997-6185).

Tableau 8.

Mouvements transfrontaliers d'aéronefs, transporteurs aériens canadiens et américains, aéroports canadiens, 1989 et 1990.

\* Inclus seulement les mouvements des transporteurs aériens canadiens et américains.

Les transporteurs aériens canadiens et américains ont totalisé 248,557 mouvements transfrontaliers d'aéronefs au cours de 1990. Comparé à 1989, ceci représente une hausse de 9.7%.

Trois aéroports canadiens - les aéroports internationaux Lester B. Pearson, de Vancouver et de Montréal ont dominé le marché transfrontalier, s'accaparant plus de 74.4% de tous les vols d'arrivées et de départs.

Alors que la proportion du trafic était à peu près égale entre les compagnies aériennes du Canada et des États-Unis aux aéroports de Pearson et Vancouver, l'aéroport international de Montréal a démontré une division en faveur des transporteurs des États-Unis, qui s'établait à 65/35. À Montréal, Air Canada a représenté 22% des mouvements transfrontaliers totaux, suivi par US Air (12%), Delta Airlines Inc. (11%), Business Express (10%), Eastern Airlines Inc. (9%), American Airlines Inc. (8%) et Northwest Orient Airlines Inc. (8%).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).

# PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

# PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada Other	U.S.A.		Titre
		\$	ÉTATS- UNIS US\$	Autres US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

September 1991

Septembre 1991

**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

---

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

---

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

---

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES ECONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

---

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

---

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

---



## SUBSCRIPTION ORDER FORM

Mail to:  
Publications Sales  
Statistics Canada  
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277  
Fax # (613)951-1584  
For faster service call  
Toll free 1-800-267-6677

(Please print)

Company

Dept

Attention

Address

City

Tel

Province

Postal Code

Catalogue No

Title

☐ Purchase Order Number (Please enclose)

☐ Payment enclosed \$

CHARGE TO MY

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistics Canada

Account No

Expiry date

☐ Bill me later

My client reference number is

Signature

Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications. Canadian customers pay in Canadian funds U.S.A. and foreign clients please pay in U.S. drawn on a U.S. bank

PF #  
03651

## BON DE COMMANDE

Postez à:  
Vent de publications  
Statistique Canada  
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277  
Fax # (613)951-1584  
Pour service plus rapide  
Téléphonez sans frais  
1-800-267-6677

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie

Service

Attention

Adresse

Ville

Tel

Province

Code postal

N° au catalogue

Title

☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.)

☐ Paiement inclus \$

PORTEZ A MON COMPTE:

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistique Canada

N° de compte

Date d'expiration

☐ Facturez-moi plus tard

Numéro de référence du client

Signature

Cheques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada/Publication. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ U.S. tirés d'une banque américaine

PF #  
03651



# Service Bulletin

# Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No 10

### HIGHLIGHTS

- o In July 1991, Canadian Level I air carriers reported sharp declines in every indicator for both scheduled and charter services.  
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary first quarter 1991 data indicated that the number of passengers on domestic scheduled services totalled 2.5 million for all city-pairs and 1.4 million for the top 25 city-pairs, down 18% and 17% respectively, compared to the first quarter 1990.
- o Preliminary first quarter 1991 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services decreased by 20% from the corresponding 1990 figure.
- o In 1990, the increases of "the air fare index - all fares" in the domestic sector were more moderate than in 1989, ranging between 8% for the third quarter to 12% for the fourth quarter. These increases were largely explained by the economy fares. During 1990, "the air fare index - discount fares" for the southern and northern sectors continued to go up, but at a slower rate than in 1989.
- o In 1990, unlike in the 1981-83 recession, General Management and Administration was the hardest hit employment category in level I airlines with a 32% decrease in the number of employees.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1991.

Vol. 23, N° 10

### FAITS SAILLANTS

- o Au cours du mois de juillet 1991, les transporteurs aériens de niveau I ont enregistré une forte baisse de tous les indicateurs des services réguliers et d'affrètement.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers s'est chiffré à 2.5 millions pour toutes les paires de villes et à 1.4 million pour les 25 premières paires de villes, en baisse de 18% et 17% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1990.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a diminué de 20% comparativement à la période correspondante de 1990.
- o En 1990, les augmentations de "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" dans le secteur intérieur ont été plus modérées qu'en 1989, variant entre 8% au troisième trimestre et 12% au quatrième trimestre. Ces hausses sont attribuées en grande partie aux tarifs économiques. Au cours de 1990 "l'indice des tarifs aériens - tarifs réduits" pour les secteurs sud et nord a continué de se redresser mais plus modérément qu'en 1989.
- o Au cours de 1990, contrairement à la récession de 1981-83, la catégorie d'emploi la plus touchée des transporteurs aériens de niveau I était celle de la gestion et administration générales, avec une baisse de 32% du nombre d'employés.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1991.



Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.  
© Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved.  
No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.  
© Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés.  
Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



TABLE 1.

TABLEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, July 1991, (Preliminary Data).

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1991 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	July 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Juillet	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,176	-1.1	7,588	0.6	- Intérieur
- International	579	-9.7	3,388	-15.0	- International
- Total	1,755	-4.1	10,976	-4.8	- Total
Passengers - Charter	88	-7.4	950	-13.5	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,843	-4.3	11,926	-5.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 735 781	-13.8	10 018 996	-13.7	Réguliers - Intérieur
- International	2 298 267	-14.5	12 507 833	-19.0	- International
- Total	4 034 048	-14.2	22 526 829	-16.7	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	198 402	-34.9	2 219 002	-18.2	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 232 451	-15.4	24 745 832	-16.9	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	6 002 832	-5.3	36 519 283	-7.5	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	244 661	-29.9	2 780 280	-15.5	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 247 494	-6.6	39 299 563	-8.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	67.2	...	61.7	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	81.1	...	79.8	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	67.7	...	63.0	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	110 243	-16.1	763 397	-8.9	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	258	-45.4	3 009	-40.6	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	110 502	-16.2	766 406	-9.1	chandises - Total
Hours Flown	69	11.3	451	10.0	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	297 115	-10.0	1 891 132	-10.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

In July 1991, Canadian level I air carriers reported sharp declines in every indicator for both scheduled and charter services. Hours flown have shown an increase because of the inclusion of AirBC and Time Air data in 1991.

Au cours du mois de juillet 1991, les transporteurs aériens de niveau I ont enregistré une forte baisse de tous les indicateurs des services réguliers et d'affrètement. Les heures de vol ont augmenté à cause de l'inclusion des données d'AirBC et Time Air en 1991.

For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).



TABLE 2.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics. First Quarter 1991 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
1991	-	1990	1991	First Quarter 1991/1990
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
		No.-Nbre		%
1	Montréal - Toronto	356,850	301,250	-15.6
2	Ottawa - Toronto	203,410	180,240	-11.4
3	Toronto - Vancouver	143,960	113,180	-21.4
4	Calgary - Vancouver	89,280	81,370	-8.9
5	Calgary - Toronto	92,860	71,700	-22.8
6	Calgary - Edmonton	84,910	68,930	-18.8
7	Edmonton - Vancouver	74,320	63,280	-14.9
8	Toronto - Winnipeg	69,890	60,440	-13.5
9	Halifax - Toronto	68,380	55,420	-19.0
10	Edmonton - Toronto	58,660	44,490	-24.2
11	Thunder Bay - Toronto	46,400	39,350	-15.2
12	Montréal - Vancouver	35,600	34,380	-3.4
13	Vancouver - Winnipeg	35,530	28,990	-18.4
14	Ottawa - Vancouver	32,000	27,670	-13.5
15	Halifax - Montréal	36,370	27,230	-25.1
16	Kelowna - Vancouver	40,530	27,000	-33.4
17	Calgary - Winnipeg	28,790	26,920	-6.5
18	Vancouver - Victoria	33,270	25,830	-22.4
19	Prince George - Vancouver	35,160	24,960	-29.0
20	Halifax - Ottawa	27,780	24,140	-13.1
21	Québec - Toronto	28,580	21,920	-23.3
22	St. John's - Toronto	22,100	21,440	-3.0
23	Halifax - St. John's	27,580	21,130	-23.4
24	Calgary - Montréal	19,690	19,020	-3.4
25	Ottawa - Winnipeg	20,490	19,000	-7.3
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,712,390	1,429,280	-16.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,023,490	2,486,800	-17.8

Preliminary first quarter 1991 data indicated that the number of passengers on domestic scheduled services totalled 2.5 million for all city-pairs, and 1.4 million for the top 25 city-pairs, down 17.8% and 16.5% respectively, compared to the first quarter 1990. In addition, all top 25 city-pairs recorded decreases ranging from 3.0% for St. John's-Toronto to 33.4% for Kelowna-Vancouver for the same period.

The first quarter 1991 marked the first time, in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey, that such large decreases were observed for all city-pairs and the top 25 city-pairs. This was mainly attributed to the Canadian recession combined with the higher fuel prices caused by the Persian Gulf crisis during this period.

Once again, the top three city-pairs were: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver in spite of a drop in their traffic by 15.6%, 11.4% and 21.4% respectively.

For further information, please contact L. Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur. Premier trimestre (données provisoires).

Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers s'est chiffré à 2.5 millions pour toutes les paires de villes et à 1.4 million pour les 25 premières paires de villes, en baisse de 17.8% et 16.5% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1990. De plus, toutes les 25 premières paires de villes ont connu des baisses, allant de 3.0% pour St. John's-Toronto à 33.4% pour Kelowna-Vancouver au cours de la même période.

Le premier trimestre de 1991 marquait la première fois, dans l'Enquête sur l'origine et destination des passagers aériens sur vols réguliers, que de telles baisses substantielles furent observées pour toutes les paires de villes et pour les 25 premières paires de villes. Ceci est largement attribuable à la récession au Canada combinée à la hausse du prix du carburant causée par la crise dans le Golfe Persique au cours de cette période.

Encore une fois, les trois premières paires de villes furent: Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver, malgré des baisses dans leur trafic de l'ordre de 15.6%, 11.4% et 21.4% respectivement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Chahdi (819-997-1386).

TABLE 3.

International Charter Passengers, by Region. First Quarters 1989 to 1991 (Preliminary Data).

Region	First Quarter 1989 Premier trimestre	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	Change 1990/1989 Variation	Change 1991/1990 Variation	Région
				%	%	
Africa	222	468	-	110.8	-100.0	Afrique
Asia	-	344	-	...	-100.0	Asie
Europe	50,282	44,296	43,756	-11.9	-1.2	Europe
Southern	894,580	891,336	719,685	-0.4	-19.3	Sud
United States	940,398	1,015,220	791,927	8.0	-22.0	États-Unis
Total	1,885,482	1,951,664	1,560,708	3.5	-20.0	Total

Preliminary first quarter 1991 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services decreased by 20.0% from the corresponding 1990 figure. This was the first decrease for this quarter since the first quarter 1983. Independent charter air carriers such as Worldways Canada Ltd., Soundair (Odyssey) International and Crownair which, taken together, carried more than 450,000 charter passengers in the first quarter of 1990, were no longer in operation by the first quarter of 1991. Independent charter survivors such as Air Transat, Canada 3000 Ltd. and Nationair were left to pick up this market.

The United States region, with 791,927 charter passengers, returned to its pre-deregulation level of charter activity. Throughout the eighties, until 1989, the number of first quarter charter passengers, varied between 700,000 and 800,000. The current 22.0% decrease brought the United States region from a short-lived high to a more normal charter number. The most popular state, Florida, underwent a decrease of 20.1% from 697,271 to 557,011 charter passengers. Nevada also reported a large decrease (-31.9%) from 198,233 to 134,926 passengers and Puerto Rico's first quarter charter market plummeted from 12,583 passengers in 1990 to 453 passengers in 1991. Soundair (Odyssey) International and Worldways Canada Ltd. had served this market in 1990. Hawaii, on the other hand, reported a charter comeback with an increase of 93.9% from 16,534 to 32,058 passengers, for the most part due to Air Canada.

The Southern region continued to report a first quarter decline in passenger volume, begun in 1990, after a decade of first quarter to first quarter increases. Mexico, the main component of the Southern region accounting for 49.8% of charter passengers, experienced a decrease of 18.4% between first quarters 1990 and 1991. Leisure travel to the Southern region was down in this quarter for all of its major destinations except for Columbia, Costa Rica, Cuba and Guadeloupe.

Despite the war in Iraq which lasted through the first quarter 1991, Europe reported only a small decrease of 1.2% between first quarters 1990 and 1991. Portugal was growing in popularity with Canadians and reported a 53.6% increase between the quarters, from 4,752 to 7,301 passengers. France's 40.3% increase over the first quarter 1990 was due to a strong foreign-origin component (4,571 passengers) in the first quarter 1991 data.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 3.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Premiers trimestres 1989 à 1991 (données provisoires).

Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a diminué de 20.0% comparativement à la période correspondante de 1990. Ceci représente la première décroissance pour ce trimestre depuis 1983. Des transporteurs d'affrètements aériens indépendants tels que Worldways Canada Ltd., Soundair (Odyssey) International et Crownair qui, à eux seuls ont transporté plus de 450,000 passagers au premier trimestre de 1990, n'existaient plus à la même période de 1991. Les transporteurs d'affrètements aériens indépendants, qui ont survécu, tels que Air Transat, Canada 3000 et Nationair sont demeurés et ont essayé de combler ce marché.

La région des États-Unis, avec ses 791,927 passagers est revenue à son niveau de la pré-déréglementation. Durant les années quatre-vingts, jusqu'en 1989, le nombre de passagers sur vols affrétés au premier trimestre a varié de 700,000 à 800,000. La plus récente baisse, de 22.0%, a ramené les États-Unis des chiffres plus normaux. La Floride, l'état le plus populaire a enregistré une diminution de 20.1%, passant de 697,271 à 557,011 passagers sur vols affrétés. Le Nevada a aussi enregistré une forte baisse (-31.9%) de 198,233 à 134,926 voyageurs et le marché de Porto Rico a chuté de 12,583 passagers sur vols nolisés en 1990 à 453 en 1991. Soundair (Odyssey) International et Worldways Canada Ltd. desservaient ce marché en 1990. Par contre, Hawaï a enregistré une remontée de 93.9%, soit de 16,534 à 32,058 passagers, la plupart transportés par Air Canada.

La région du Sud a continué son déclin au niveau du nombre de passagers, déclin qui a débuté en 1990 après une décennie de croissance des premiers trimestres. Le Mexique, qui constitue la principale composante de la région du Sud, avec 49.8% de tous les passagers a baissé de 18.4% entre les premiers trimestres de 1990 et de 1991. Les voyages-loisirs pour cette région ont décliné pour la plupart des destinations majeures à l'exception de la Colombie, Costa Rica, Cuba et la Guadeloupe.

En dépit de la guerre en Iraq, l'Europe a connu seulement un léger déclin de 1.2% entre les premiers trimestres de 1990 et de 1991. Le Portugal, qui augmente en popularité chez les voyageurs canadiens a enregistré une augmentation de 53.6%, soit de 4,752 à 7,301 passagers. Les 40.3% d'augmentation de la France comparativement au premier trimestre de 1990 est attribuable surtout à sa forte composante de passagers d'origine étrangère, 4,571 voyageurs au premier trimestre de 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Burchell (819-997-0198).



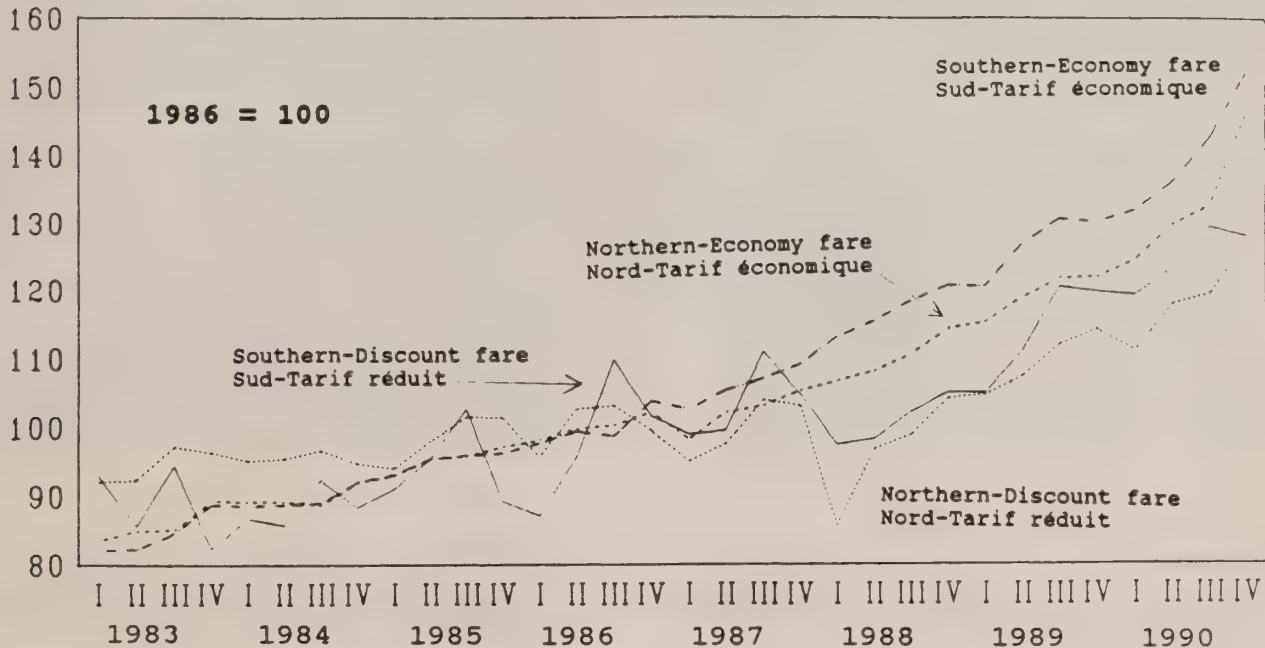
# An Overview of the Domestic and International Air Fare Indexes<sup>1</sup>, 1983-1990

This study presents a composite picture of the quarterly trends in the price of travel on the domestic routes in the southern and northern sectors, as well as in the domestic and international sectors for the period 1983-1990.

Figure 1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by  
Fare Type Group, 1983-1990

## Index - Indice



### Southern and Northern Sectors<sup>2</sup>

The implementation of a new economic regulatory reform for air transportation in Canada on January 1, 1988 resulted in substantial price shifts. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition.

The data presented in Figure 1 reveal that for 1988, the impact of the economic regulatory reform on economy fares<sup>3</sup> in the domestic sector is clearly evident. While in both the southern sector and the northern sector, economy fares have increased much more rapidly than discount fares, economy fares rose faster in the deregulated southern sector than in the northern sector, where services are still regulated. Nevertheless, for 1989 and 1990, the economy fares rose more vigorously in the northern sector than in the southern sector.

As indicated in this figure, on a quarter-to-quarter basis, the economy fare index for both sectors have shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare index has experienced a sluggish trend. The mixed

Un aperçu général des indices des tarifs aériens<sup>1</sup>  
intérieurs et internationaux, 1983-1990

L'exposé qui suit présente un tableau d'ensemble des tendances trimestrielles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures dans les secteurs sud et nord, ainsi que dans les secteurs intérieur et international pour la période 1983-1990.

Figure 1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud,  
selon le groupe tarifaire, 1983-1990

### Secteurs sud et nord

La mise en oeuvre d'une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien au Canada le 1<sup>er</sup> janvier 1988 a résulté en des changements de prix substantiels. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services.

Les données présentées à la figure 1 montrent que pour 1988, l'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique<sup>7</sup> dans le secteur intérieur est nettement évident. Alors que dans le secteur du sud et le secteur du nord, les tarifs économiques ont augmenté beaucoup plus rapidement que les tarifs réduits, les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur déréglément du sud que dans le secteur du nord, où les services sont encore réglementés. Toutefois pour 1989 et 1990, les tarifs économiques se sont accrus plus vigoureusement dans le secteur nord que dans le secteur sud.

Tel qu'il est montré dans cette figure, sur la base d'un trimestre à l'autre, l'indice des tarifs de la classe économique pour les deux secteurs a suivi un profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que l'indice des



composition of this fare type group, which includes fare types such as advance purchase excursion, charter class, group, seat sales, may explain the large fluctuations.

It should be noted that between 1988 and 1989, the margin between the economy and discount fares in the southern sector was reduced, due to decreased competition in the market, subsequent to the costly "fare wars" between the three most important carriers in 1988. Also, the airline companies faced mounting pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft. During the second half of 1990, the increase in the economy fares greatly exceeded the increase in the discount fares. The price increases in 1990 were largely driven by escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

During 1989, the air fares paid by the domestic passengers increased at an accelerating rate. Compared to the previous year, the "air fare index - discount fares" for the southern sector rose in each quarter, the increases ranging from 7.8% for the first quarter to 18.0% for the third quarter. For 1990, this index continued to creep upwards but more moderately. The quarterly increases hovered between 7.4% and 13.6%. For the fares in the northern sector, the same phenomena occurred. In 1989, the increases varied from 22.1% for the first quarter to 9.7% for the fourth quarter. These increases were followed by smaller increases in 1990 ranging between 6.2% for the first quarter and 11.4% for the fourth quarter.

### Domestic and International Sectors

Figure 2

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors,  
by Fare Type Group, 1983-1990

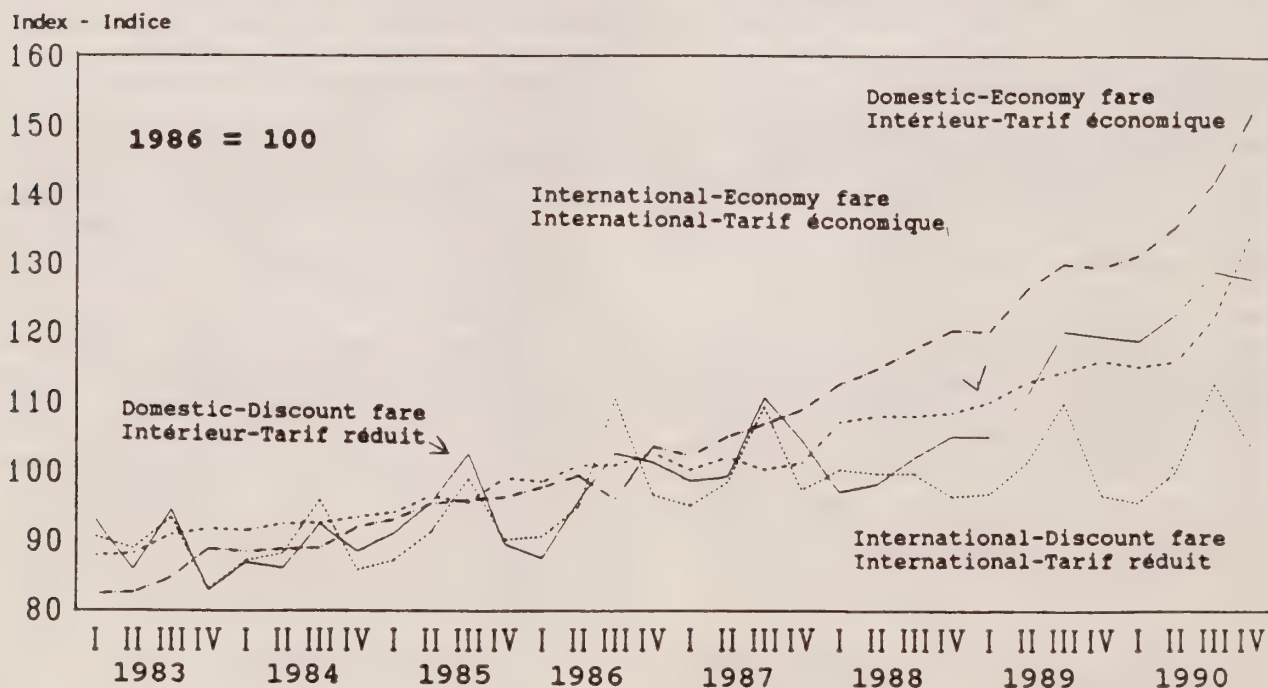


Figure 2 shows the air fare index trends for the domestic and international sectors since 1983. As indicated by this figure, the margin between domestic and international fares has increased sharply since 1988. Indeed, in 1989, compared to a year ago, the increase of the air fare index in the domestic sector was over six times higher than the increase in the international sector; in 1990, this increase was nearly four times higher.

The lower increases in the international sector can be partly explained by the fact that prices on international routes are governed by bilateral and multilateral agreements which vary in the degree to which they restrict fare movements.

In 1989, "the air fare index - all fares" in the domestic sector has strongly increased compared to the previous year, the increases ranging between 7.5% for the first quarter to 14.2% for the third quarter. The most notable source of price increases was in discount fares. For 1990, these increases were more moderate, ranging between 8.1% for the third quarter to 12.0% for the fourth quarter. These increases were largely explained by the economy fares.

During these periods, the international fares showed moderate increases on a year-to-year basis. For 1989, the variations hovered between -1.5% for the first quarter and 3.6% for the third quarter; in 1990 these variations hovered between -0.8% for the second quarter and 10.6% for the fourth quarter. For 1989 and 1990, these variations can be largely explained by the decrease of the discount fares and by the increase of the economy fares, respectively.

#### Notes

1. The methodology for the calculation of air indexes may be found in the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* (Catalogue no. 51-002) or may be obtained upon request from the Aviation Statistics Centre.
2. Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone.
3. Includes business class fares.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1990 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* and the 1990 issue of the publication *Canadian Civil Aviation* are scheduled for release in the fall 1991. For further information, please contact L. Di Piédro (819-997-6176).

La figure 2 montre les tendances des indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international depuis 1983. Tel qu'il est montré dans cette figure, l'écart entre les tarifs intérieurs et internationaux s'est fortement accru depuis 1988. En effet, en 1989, par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs aériens du secteur intérieur a présenté une augmentation de plus de six fois supérieure à celle du secteur international; pour 1990, cette augmentation lui a été de près de quatre fois supérieure.

Les hausses moins importantes dans le secteur international s'expliquent en partie par le fait que des accords bilatéraux et multilatéraux régissent les prix sur les routes internationales. Ces accords diffèrent dans le degré auquel ils restreignent les mouvements de tarifs.

En 1989, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" dans le secteur intérieur s'est fortement accru, les progressions variant entre 7.5% au premier trimestre et 14.2% au troisième trimestre. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression. Pour 1990, ces augmentations ont été plus modérées, variant entre 8.1% au troisième trimestre et 12.0% au quatrième trimestre. Les hausses sont attribuées en grande partie aux tarifs économiques.

Au cours de ces périodes, les tarifs internationaux ont affiché des augmentations très modérées sur la base d'une année à l'autre. Pour 1989, les variations ont oscillé entre -1.5% au premier trimestre et 3.6% au troisième trimestre; en 1990, elles ont oscillé entre -0.8% au deuxième trimestre et 10.6% au quatrième trimestre. Pour 1989 et 1990, ces variations s'expliquent en grande partie par la diminution des tarifs réduits et par l'augmentation des tarifs économiques, respectivement.

#### Notes

1. La méthode pour le calcul des indices des tarifs aériens peut être trouvée dans l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* (n° 51-002 au catalogue) ou peut être obtenue sur demande auprès du Centre des statistiques de l'aviation.
2. Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "réglementée" ainsi que ceux entre la zone "réglementée" et la zone "libéralisée". Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la zone "libéralisée".
3. Comprend la classe affaires.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre de 1990 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* et l'édition de 1990 de la publication *Aviation civile canadienne* devraient paraître à l'automne de 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piédro (819-997-6176).



## An Overview of Employment, 1980-1990

This article presents an 11 year historical perspective of employment in Air Canada and Canadian Airlines International Limited (CAIL), the two 1990 Level I carriers. The analysis has been done on quarterly data for this 11 year period, however, the tables provided will present annual data due to space considerations. For 1990, actual data for the first three quarters and preliminary data for the fourth quarter were used.

Since CAIL did not exist in its present form over the eleven year period, in this article, those carriers which amalgamated to form CAIL have been combined. CAIL's component carriers include Canadian Pacific Airlines (CPAL), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.

In 1987, Canadian Pacific Airlines began reporting those operations previously reported by CPAL, Eastern Provincial Airways and Nordair. During the second quarter of 1987, Canadian Airlines International Limited began reporting the merged operations of Canadian Pacific Airlines Limited and Pacific Western Airlines Limited. From 1987 to 1989, the CAIL data presented are the total of the separate reports for CAIL and Wardair. In April 1989, Wardair was taken over by CAIL's parent company, PWA Corp. Its operations were merged with CAIL's in January 1990.

Quarterly data on the number of employees and their salaries were reported in six categories as follows: Pilots and Co-pilots; Other Flight Personnel; General Management and Administration; Maintenance Labour; Aircraft and Traffic Servicing; and Other Personnel.

The aviation industry is cyclical and is dependent on the health of the economy in general. When the economy is in a downward trend air carrier load factors drop and companies downsize their operations to minimize losses.

This article will examine the effect of the economy on employment. The questions to be addressed are:

1. Did the employment levels follow the cyclical nature of the economy ?
2. Which categories of employment were more prone to layoffs due to changes in the economy and to air regulations ?
3. What happened to average salary levels over the period ?
4. How were salaries affected by inflation ?

During the 11 years being examined, the economy has witnessed two recessions. The first consisted of 7 consecutive quarterly drops in the Gross Domestic Product (GDP) beginning with the second quarter of 1981. The second began in the second quarter of 1990. Two significant changes to government regulations also occurred during this period. In 1984, the new air policy was released and in 1988, the southern Canadian market became further deregulated.

## Un aperçu de l'emploi, 1980-1990

Cet article présente une perspective historique de 11 ans sur les effectifs des transporteurs de niveau I en 1990, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Pour fins d'analyse, des données trimestrielles pour la période de 11 ans ont été utilisées. Pour les tableaux, les données annuelles sont présentées à cause du manque d'espace. Les trois premiers trimestres de 1990 présentent des données actuelles alors que le dernier trimestre présente des données provisoires.

Les compagnies aériennes qui font l'objet de l'analyse sont les transporteurs qui ont été fusionnés pour devenir les Lignes aériennes Canadien International Ltée et elles sont présentées comme un seul transporteur. Les transporteurs qui ont constitué LACI, comprennent les Lignes aériennes Canadien Pacific (LACP), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.

En 1987, LACP a commencé à déclarer les opérations que déclaraient auparavant LACP, Eastern Provincial Airways et Nordair. Au cours du deuxième trimestre de 1987, LACI a commencé à déclarer les opérations fusionnées des compagnies les Lignes aériennes Canadien Pacific et Pacific Western Airlines Ltd. De 1987 à 1989, les données de LACI qui sont présentées englobent les rapports distincts des Lignes aériennes Canadien International et de Wardair. En avril 1989, PWA Corp., société-mère de LACI a fait l'achat de Wardair. Ses opérations ont été fusionnées avec celles de LACI en janvier 1990.

Les données trimestrielles sur le nombre d'employés et les salaires et traitements ont été groupées en six catégories: pilotes et copilotes; autre personnel navigant; gestion et administration générales; main-d'oeuvre d'entretien; service courant des aéronefs et du trafic et autre personnel.

L'industrie de l'aviation est cyclique et dépend de l'état de l'économie en général. Quand l'état de l'économie ralentit, les coefficients de remplissage des passagers diminuent et les compagnies réduisent leurs opérations en essayant de minimiser leurs pertes.

Cet article examine l'incidence de l'économie sur l'emploi. Les questions abordées sont les suivantes:

1. Est-ce que les niveaux de l'emploi suivent la nature cyclique de l'économie ?
2. Parmi les catégories d'employés, lesquelles sont le plus enclin au licenciement en raison des changements dans l'économie et des changements dans la réglementation ?
3. Qu'est-il arrivé aux niveaux des salaires moyens durant la période ?
4. De quelles façon les salaires ont-ils été affectés par l'inflation ?

Pendant ces 11 ans, l'économie a subi deux récessions. La première consiste en sept diminutions trimestrielles consécutives dans le produit intérieur brut (PIB) commençant avec le deuxième trimestre de 1981. La deuxième a commencé avec le deuxième trimestre de 1990. Au cours de cette période, deux changements importants sont survenus dans les réglementations gouvernementales. En 1984, la nouvelle politique aérienne a été déclarée et en 1988, le marché canadien du sud a été libéralisé davantage.



The total number of employees was an excellent indicator of the state of the economy. The total number of employees peaked at almost 40 thousand prior to the first recession. In 1983, just after the recession, the total number of employees dropped to almost 36 thousand and to 35 thousand in 1984. From 1984 to 1989, just prior to the second economic downturn, there is a progressive climb in the total number of employees.

During the first recessionary period, when employment by category is compared between 1982 and 1983, the largest percentage decline (-11.7%) occurred in Maintenance Labour. The largest absolute decline in the number of employees (-1,182) occurred in the Aircraft Servicing category between these two years. Interestingly, there were no declines in average salary for any category of employment during this period.

Except for General Management, declines in absolute salary expenditures occurred infrequently during this 11 year period. There were no absolute salary decreases for Pilots and Co-pilots, Maintenance Labour, and Other Employees. Flight Personnel (1985/1986) and Aircraft Servicing (1986/1987) showed a decrease each in the absolute salary levels while General Management showed three absolute salary decreases from 1984 to 1987.

Unlike the first recession, in 1990, the most recent economic downturn, Maintenance Labour showed increases in both the number of employees and average salary dollars. The hardest hit category in 1990 was the General Management category with a 31.7% decrease in the number of employees and only a 0.7% increase in average salaries. This was partly due to paring the large increase in management staff acquired by the airlines during the mergers in the late 1980's.

In 1980, the number of General Management employees accounted for 2.6% of combined airline staff. From the low of 2.3% in 1982/1983, the number of General Management employees reached a high of 6.9% of total employees in 1987 during the acquisitions made prior to deregulation. The percentage of General Management employees to total employees has since declined to 4.2% in 1990, still above the pre-1988 average of 3.1%.

In constant 1986 dollars, total average salaries have remained unchanged over the eleven year period, from \$36,764 in 1980 to \$37,039 in 1990. This is an increase of only 0.7%. In real terms, total salaries have fallen by 4.2% since their peak of \$38,652 in 1985. Since 1980, all categories of employees except Pilots and Co-pilots and Other Employees have seen real declines in average salary. The largest declines in real terms were in Aircraft Servicing (-10.0%), General Management (-6.2%), Flight Personnel (-2.9%) and Maintenance Labour (-1.6%).

In summary, changes in the level of employment did correspond to changes in the economy, as did average salaries for some categories. Constant dollar total salaries have remained stable.

For further information, please contact B. Snider (819-997-6195).

Le nombre total d'employés est un excellent indicateur de l'état de l'économie. Le nombre total d'employés a atteint un sommet de près de 40 milles juste avant la première récession. En 1983, immédiatement après la récession, le nombre total d'employés a chuté de près de 36 milles, puis à 35 milles en 1984. De 1984 à 1989, juste avant la deuxième recul économique, le nombre d'employés a augmenté progressivement.

Au cours de la récession, lorsque l'emploi par catégorie est comparé entre 1982 et 1983, on observe que la diminution la plus forte en termes de pourcentage (-11.7%) fut enregistrée dans la catégorie de la main-d'oeuvre d'entretien. La baisse la plus forte du nombre d'employés en termes absolu (-1,182), était dans la catégorie de "service courant des aéronefs et du trafic". Il est intéressant de noter qu'aucune catégorie n'a enregistré de diminution de la moyenne des salaires pendant cette période.

Sauf pour la catégorie "gestion et administration générales", les diminutions des dépenses salariales étaient rares durant cette période de 11 ans. Il n'y a eu aucune diminution de salaire pour les pilotes et copilotes, la main-d'oeuvre d'entretien et autre personnel. Les catégories "autre personnel navigant" (1985/1986) et "service courant des aéronefs et du trafic" (1986/1987) ont enregistré une seule diminution chacune en termes absolu de salaires tandis que la catégorie "gestion et administration générales" a enregistré trois diminutions de salaires de 1984 à 1987.

Au cours du ralentissement économique de 1990, contrairement à la première récession, la main-d'oeuvre d'entretien a enregistré une hausse à la fois en termes du nombre d'employés et en termes de salaire moyen. La catégorie la plus touchée en 1990 était celle de la gestion et administration générales, avec une baisse de 31.7% du nombre d'employés et une augmentation salariale de 0.7% seulement. Ceci était attribuable en partie à l'augmentation rapide des gestionnaires qui est survenue lors des fusions entre les transporteurs aériens à la fin des années 1980.

En 1980, le nombre d'employés de la catégorie gestion et administration représentait 2.6% du nombre total d'employés des transporteurs aériens. Depuis le niveau le plus bas (2.3%) atteint en 1982 et 1983, le nombre d'employés de cette catégorie n'a cessé d'augmenter pour atteindre un sommet de 6.9% en 1987, pendant la période de fusion avant la déréglementation. La proportion des employés de gestion et administration a depuis lors diminué à 4.2% en 1990, ce qui est encore supérieur à la moyenne de 3.1% enregistrée avant 1988.

En termes de dollars constants de 1986, les salaires totaux moyens ont peu changé au cours des 11 dernières années, de \$36,764 en 1980 à \$37,039 en 1990. Ceci représente une augmentation de seulement 0.7%. En termes réels, les salaires totaux ont chuté de 4.2% depuis leur sommet de \$38,652 atteint en 1985. Depuis 1980, toutes les catégories d'emploi, excepté les pilotes et co-pilotes et la catégorie autres employés, ont enregistré des baisses, en termes réels, des salaires moyens. Les diminutions les plus fortes en termes réels furent réalisées dans la catégorie "service courant des aéronefs" (-10.0%), "gestion et administration" (-6.2%), "autre personnel navigant" (-2.9%) et "main-d'oeuvre d'entretien" (-1.6%).

En résumé, les changements dans les niveaux de l'emploi correspondent aux changements dans les niveaux d'activité de l'économie, tout comme les salaires moyens pour certaines catégories. Les salaires en dollars constants sont demeurés stables.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 4.

Employment Data for Major Scheduled Airlines (1980-1990)<sup>1</sup>

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
Pilots & Co-pilots	No.	3,194	3,303	3,217	3,043	2,931	2,942
Total Salaries and Wages	\$	164,321,784	197,126,824	218,355,127	217,953,819	225,109,059	244,859,375
Average Salaries and Wages	\$	51,443	59,690	67,886	71,631	76,803	83,229
Flight Personnel	No.	5,095	5,882	5,728	5,341	5,293	4,957
Total Salaries and Wages	\$	101,443,378	134,201,496	142,788,176	147,635,366	155,012,630	153,115,781
Average Salaries and Wages	\$	19,911	22,816	24,929	27,644	29,288	30,890
General Management	No.	989	948	899	838	968	1,044
Total Salaries and Wages	\$	30,604,480	34,933,359	39,721,263	39,118,613	44,788,204	47,874,818
Average Salaries and Wages	\$	30,937	36,850	44,172	46,695	46,293	45,857
Maintenance Labour	No.	6,587	7,309	6,901	6,092	6,219	6,343
Total Salaries and Wages	\$	155,149,243	180,716,840	193,581,273	195,673,459	209,172,859	218,313,826
Average Salaries and Wages	\$	23,555	24,726	28,052	32,122	33,634	34,418
Aircraft & Traffic	No.	14,153	14,842	14,733	13,551	13,389	13,572
Total Salaries and Wages	\$	298,291,233	348,272,405	384,858,819	384,916,430	405,001,934	427,551,896
Average Salaries and Wages	\$	21,077	23,465	26,122	28,404	30,249	31,502
Other Employees	No.	7,457	7,575	7,575	6,920	6,681	6,681
Total Salaries and Wages	\$	176,018,905	204,085,373	223,939,440	223,531,916	218,314,572	226,997,024
Average Salaries and Wages	\$	23,604	26,944	29,564	32,303	32,676	33,978
Total Employed	No.	37,475	39,858	39,052	35,784	35,481	35,539
Total Salaries and Wages	\$	925,829,023	1,099,336,297	1,203,244,098	1,208,829,603	1,257,399,258	1,318,672,370
Average Salary and Wages	\$	24,705	27,581	30,811	33,782	35,439	37,105

TABLE 5.

Employment Data for Major Scheduled Airlines, 1980-1990<sup>1</sup> (in Constant 1986 Dollars)

Year		1980	1981	1982	1983	1984	1985
Pilots & Co-pilots	No.	3,194	3,303	3,217	3,043	2,931	2,942
Total Salaries and Wages	\$	244,526,464	261,095,131	260,878,288	246,275,502	243,624,523	255,061,849
Average Salaries and Wages	\$	76,552	79,060	81,106	80,938	83,120	86,697
Flight Personnel	No.	5,095	5,882	5,728	5,341	5,293	4,957
Total Salaries and Wages	\$	150,957,408	177,750,326	170,595,192	166,819,623	167,762,587	159,495,605
Average Salaries and Wages	\$	29,630	30,219	29,784	31,237	31,697	32,177
General Management	No.	989	948	899	838	968	1,044
Total Salaries and Wages	\$	45,542,381	46,269,350	47,456,706	44,201,823	48,472,082	49,869,602
Average Salaries and Wages	\$	46,037	48,807	52,774	52,763	50,100	47,768
Maintenance Labour	No.	6,587	7,309	6,901	6,092	6,219	6,343
Total Salaries and Wages	\$	230,876,850	239,360,053	231,279,896	221,099,954	226,377,553	227,410,235
Average Salaries	\$	35,052	32,750	33,515	36,296	36,401	35,852
Aircraft & Traffic	No.	14,153	14,842	14,733	13,551	13,389	13,572
Total Salaries and Wages	\$	443,885,763	461,287,954	459,807,430	434,933,819	438,313,781	445,366,558
Average Salaries and Wages	\$	31,364	31,080	31,209	32,095	32,737	32,815
Other Employees	No.	7,457	7,575	7,575	6,920	6,681	6,681
Total Salaries and Wages	\$	201,932,894	270,311,752	267,550,108	252,578,436	236,271,182	236,455,233
Average Salaries and Wages	\$	35,125	35,687	35,321	36,501	35,363	35,394
Total Employed	No.	37,475	39,858	39,052	35,784	35,481	35,539
Total Salaries and Wages	\$	1,377,721,760	1,456,074,566	1,437,567,620	1,365,909,156	1,360,821,708	1,373,617,417
Average Salary and Wages	\$	36,764	36,532	36,811	38,171	38,354	38,652

<sup>1</sup> The following companies were included: Air Canada, Canadian Airlines International Limited, Canadian Pacific Airlines, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.



Tableau 4. (suite)

Effectifs pour les principales lignes aériennes régulières (1980-1990)<sup>1</sup>

1986	1987	1988	1989	1990	Année
3,008	2,851	3,098	3,194	3,155	Nbre. Pilotes et copilotes
268,646,428	255,144,817	291,115,000	325,826,000	340,947,692	\$ Salaires et traitements
89,325	89,493	93,976	102,004	108,065	\$ Salaires et traitements moyens
5,612	5,491	6,106	6,665	6,278	Nbre. Autre personnel navigant
166,289,638	165,240,120	191,490,000	216,934,000	215,945,999	\$ Salaires et traitements
29,632	30,093	31,360	32,548	34,397	\$ Salaires et traitements moyens
1,005	2,529	2,391	2,208	1,507	Nbre. Gestion et administration générales
47,635,154	111,570,946	115,459,000	113,150,000	77,766,929	\$ Salaires et traitements
47,386	44,121	48,299	51,245	51,603	\$ Salaires et traitements moyens
6,092	5,592	6,003	5,933	6,782	Nbre. Main-d'oeuvre d'entretien
217,669,074	205,161,698	225,592,000	231,195,000	279,401,155	\$ Salaires et traitements
35,712	36,692	37,583	38,968	41,197	\$ Salaires et traitements moyens
13,942	12,883	13,894	14,395	14,991	Nbre. Service courant des aéronefs et du trafic
445,358,027	406,804,993	442,011,000	462,500,000	505,518,422	\$ Salaires et traitements
31,944	31,578	31,813	32,130	33,721	\$ Salaires et traitements moyens
6,829	7,063	7,311	7,649	7,128	Nbre. Autre personnel
238,097,853	250,670,262	278,509,000	327,766,000	343,863,106	\$ Salaires et traitements
34,867	35,493	38,095	42,851	48,241	\$ Salaires et traitements moyens
36,487	36,407	38,802	40,044	39,841	Nbre. Nombre total d'employés
1,383,596,174	1,394,592,836	1,544,170,000	1,677,394,000	1,763,443,303	\$ Salaires et traitements
37,920	38,305	39,796	41,889	44,262	\$ Salaires et traitements moyens

Tableau 5. (suite)

Effectifs pour les principales lignes aériennes régulières, 1980-1990<sup>1</sup> (en dollars constants de 1986)

1986	1987	1988	1989	1990	Année
3,008	2,851	3,098	3,194	3,155	Nbre. Pilotes et copilotes
268,646,428	244,391,587	268,061,694	285,812,281	285,311,876	\$ Salaires et traitements
89,325	85,721	86,534	89,477	90,432	\$ Salaires et traitements moyens
5,612	5,491	6,106	6,665	6,278	Nbre. Autre personnel navigant
166,289,638	158,275,977	176,325,967	190,292,982	180,707,948	\$ Salaires et traitements
29,632	28,825	28,876	28,551	28,784	\$ Salaires et traitements moyens
1,005	2,529	2,391	2,208	1,507	Nbre. Gestion et administration générales
47,635,154	106,868,722	106,315,838	99,254,386	65,076,928	\$ Salaires et traitements
47,386	42,261	44,474	44,952	43,183	\$ Salaires et traitements moyens
6,092	5,592	6,003	5,933	6,782	Nbre. Main-d'oeuvre d'entretien
217,569,074	196,515,036	207,727,440	202,802,632	233,808,497	\$ Salaires et traitements
35,712	35,145	34,607	34,182	34,475	\$ Salaires et traitements moyens
13,942	12,883	13,894	14,395	14,991	Nbre. Service courant des aéronefs et du trafic
445,358,027	389,659,955	407,008,287	405,701,754	423,027,968	\$ Salaires et traitements
31,944	30,247	29,293	28,184	28,218	\$ Salaires et traitements moyens
6,829	7,063	7,311	7,649	7,128	Nbre. Autre personnel
238,097,853	240,105,615	256,453,959	287,514,035	287,751,553	\$ Salaires et traitements
34,867	33,997	35,078	37,588	40,369	\$ Salaires et traitements moyens
36,487	36,407	38,802	40,044	39,841	Nbre. Nombre total d'employés
1,383,596,174	1,335,816,893	1,421,887,661	1,471,398,246	1,475,684,772	\$ Salaires et traitements
37,920	36,691	36,644	36,745	37,039	\$ Salaires et traitements moyens

<sup>1</sup> Les campagnes suivantes ont été combinées: Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International, les Lignes aériennes Canadien Pacifique, Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.



HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION  
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Q., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

October 1991

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Octobre 1991

## SUBSCRIPTION ORDER FORM

Mail to:  
Publications Sales  
Statistics Canada  
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277  
Fax # (613)951-1584  
For faster service call  
Toll free 1-800-267-6677

(Please print)

Company \_\_\_\_\_

Dept \_\_\_\_\_

Attention \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_ Tel \_\_\_\_\_

Province \_\_\_\_\_ Postal Code \_\_\_\_\_

☐ Purchase Order Number (Please enclose)

☐ Payment enclosed \$ \_\_\_\_\_

CHARGE TO MY

☐ MASTERCARD ☐ VISA ☐ Statistics Canada

Account No \_\_\_\_\_

Expiry date \_\_\_\_\_

☐ Bill me later

My client reference number is \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

Catalogue No	Title	Quantity	Price	G.S.T. 7%	Total

Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications. Canadian customers pay in Canadian funds. U.S.A. and foreign clients please pay in US\$ drawn on a U.S. bank.

PF #  
03651

## BON DE COMMANDE

Postez à:  
Vente de publications  
Statistique Canada  
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277  
Fax # (613)951-1584  
Pour service plus rapide  
Téléphonez sans frais  
1-800-267-6677

(Lettres mouleées s.v.p.)

Compagnie \_\_\_\_\_

Service \_\_\_\_\_

Attention \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_ Tel \_\_\_\_\_

Province \_\_\_\_\_ Code postal \_\_\_\_\_

☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.)

☐ Paiement inclus \$ \_\_\_\_\_

PORTEZ A MON COMPTE.

☐ MASTERCARD ☐ VISA ☐ Statistique Canada

N° de compte \_\_\_\_\_

Date d'expiration \_\_\_\_\_

☐ Facturez-moi plus tard

Numéro de référence du client \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

N° au catalogue	Title	Quantité	Prix	T.P.S. 7%	Total

Cheques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ U.S. tirés d'une banque américaine.

PF #  
03651





# Service Bulletin      Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No 11

HIGHLIGHTS

- o The number of charter passengers in August 1991 represented an increase relative to the low figures for August 1990. Relative to August 1989, however, charter passenger numbers are down 21%. Available on CANSIM: Matrix 385
- o Total passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1991 decreased by 13% over the same period of the previous year.
- o During the first quarter 1991, the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Tampa/St. Petersburg. They recorded decreases of 18%, 14% and 25% respectively from the first quarter 1990.
- o Between 1980 and 1989, the Canadian major carriers' scheduled passenger-kilometres grew 29% compared to a growth of 64% for the world's major scheduled airlines.

Recent Releases

- o Air Carrier Traffic at Canadian Airports, January-March 1990 (Catalogue No. 51-005).
- o Air Carrier Operations in Canada, October-December 1990 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1991.

Vol. 23, N° 11

FAITS SAILLANTS

- o En août 1991, le nombre de passagers d'affrètement représentait une hausse par rapport aux faibles résultats d'août 1990. Cependant, par rapport à août 1989, le nombre de passagers d'affrètement est en baisse de 21%. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a diminué de 13% au cours du premier trimestre de 1991 comparé à la même période de l'année précédente.
- o Au cours du premier trimestre de 1991, les trois premières paires de villes furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Tampa/St. Petersburg, enregistrant des baisses de 18%, 14% et 25% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1990.
- o De 1980 à 1989, le nombre de passagers-kilomètres des principales compagnies canadiennes de services réguliers a progressé de 29% comparé à une hausse de 64% enregistrée par les principales compagnies aériennes de vols réguliers du monde.

Mises en circulation récentes

- o Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, janvier-mars 1990 (n° 51-005 au catalogue).
- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, octobre-décembre 1990 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1991.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.  
 © Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved.  
 No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.  
 © Ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, August 1991 (Preliminary Data).

	August 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	
OPERATIONAL STATISTICS	Août	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,316	-0.8	8,904	0.4	- Intérieur
- International	644	-5.8	4,031	-13.7	- International
- Total	1,960	-2.5	12,935	-4.5	- Total
Passengers - Charter	101	9.8	1,051	-11.7	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	2,061	-2.0	13,986	-5.1	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 939 522	-12.2	11 958 518	-13.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 544 567	-9.6	15 052 399	-17.6	- International
- Total	4 484 089	-10.7	27 010 918	-15.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	231 623	-22.7	2 450 625	-18.6	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 715 713	-11.4	29 461 543	-16.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	6 044 681	-5.8	42 563 964	-7.3	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	267 928	-17.3	3 048 207	-15.6	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 312 609	-6.4	45 612 171	-7.9	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	74.2	...	63.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	86.4	...	80.4	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	74.7	...	64.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	107 651	-10.4	871 049	-9.1	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	147	-67.9	3 156	-42.9	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	107 798	-10.6	874 206	-9.3	chandises - Total
Hours Flown	70	12.9	520	10.2	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	258 553	-22.2	2 149 685	-12.4	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

The number of charter passengers in August 1991 represented an increase relative to the low figures for August 1990. Relative to August 1989, however, charter passenger numbers are down 21.1%.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, août 1991 (données provisoires).

	August 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	
OPERATIONAL STATISTICS	Août	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,316	-0.8	8,904	0.4	- Intérieur
- International	644	-5.8	4,031	-13.7	- International
- Total	1,960	-2.5	12,935	-4.5	- Total
Passengers - Charter	101	9.8	1,051	-11.7	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	2,061	-2.0	13,986	-5.1	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 939 522	-12.2	11 958 518	-13.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 544 567	-9.6	15 052 399	-17.6	- International
- Total	4 484 089	-10.7	27 010 918	-15.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	231 623	-22.7	2 450 625	-18.6	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 715 713	-11.4	29 461 543	-16.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	6 044 681	-5.8	42 563 964	-7.3	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	267 928	-17.3	3 048 207	-15.6	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 312 609	-6.4	45 612 171	-7.9	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	74.2	...	63.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	86.4	...	80.4	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	74.7	...	64.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	107 651	-10.4	871 049	-9.1	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	147	-67.9	3 156	-42.9	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	107 798	-10.6	874 206	-9.3	chandises - Total
Hours Flown	70	12.9	520	10.2	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	258 553	-22.2	2 149 685	-12.4	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

En août 1991, le nombre de passagers d'affrètement représentait une hausse par rapport aux faibles résultats d'août 1990. Cependant, par rapport à août 1989, le nombre de passagers d'affrètement est en baisse de 21.1%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).



TABLE 2.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1991 (Preliminary Data).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1991/1990
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation premier trimestre
						%
1	Lester B Pearson International ONT.	3,138,760	313,252	788,783	4,240,795	-15.9
2	Vancouver International B.C.- C.-B.	1,419,301	382,541	150,118	1,951,960	-9.5
3	Montréal/Dorval Intl QUE. - QC	983,590	329,760	91,456	1,404,806	-13.5
4	Calgary International ALTA.- ALB.	795,287	162,029	47,252	1,004,568	-5.8
5	Ottawa International ONT.	440,506	132,920	17,459	590,885	-10.8
6	Montréal/Mirabel Intl QUE - QC	233,509	7,693	344,674	585,876	-17.9
7	Halifax International N.S. - N.-É.	278,352	193,710	19,977	492,039	-11.7
8	Winnipeg International MAN.	373,050	55,744	57,383	486,177	-15.5
9	Edmonton International ALTA. - ALB.	371,981	10,255	33,098	415,334	-13.7
10	Edmonton Municipal ALTA. - ALB.	107,136	122,425	-	229,561	-14.6
11	Québec QUE. - QC	24,265	106,514	63,671	194,450	-1.2
12	Victoria International B.C.- C.-B.	9,567	127,867	5,400	142,834	-17.6
13	Saskatoon SASK.	100,569	28,163	8,847	137,579	-11.9
14	Regina SASK.	97,847	30,993	8,452	137,292	-12.3
15	St. John's NFLD. - T.-N.	64,084	61,277	1,144	126,505	-11.3
16	Thunder Bay ONT.	76,914	41,303	-	118,217	-9.5
17	Kelowna B.C. - C.-B.	5,851	68,635	2,607	77,093	-30.5
18	Prince George B.C. - C.-B.	36,012	22,915	236	59,163	-18.7
19	Sudbury ONT.	-	56,222	-	56,222	-4.3
20	London ONT.	-	50,372	4,146	54,518	-10.5
21	Moncton N.B. - N.-B.	16,089	35,157	770	52,016	-26.2
22	Fredericton N.B. - N.-B.	14,803	29,169	-	43,972	-20.9
23	Saint John N.B. - N.-B.	12,685	30,664	60	43,409	-22.4
24	Yellowknife N.W.T. - T.N.-O.	18,002	24,779	-	42,781	-8.3
25	Sault Ste Marie ONT.	-	42,642	87	42,729	-17.1
26	Timmins ONT.	-	42,572	-	42,572	-7.9
27	Charlottetown P.E.I. - I.-P.-É	5,325	32,464	-	37,789	-10.8
28	Windsor ONT.	-	37,423	2	37,425	-18.1
29	Vancouver-Seaplane Base B.C. - C.-B.	-	36,227	-	36,227	-0.8
30	Toronto Island ONT.	-	34,865	-	34,865	-40.8
31	Deer Lake NFLD. - T.-N.	4,013	29,591	-	33,604	-20.1
32	Sydney N.S. - N.-É	-	33,467	-	33,467	-18.1
33	Victoria-Inner Harbour B.C. - C.-B.	-	31,549	-	31,549	-15.0
34	Sept Iles QUE. - QC	-	30,264	-	30,264	-8.5
35	Fort St John B.C. - C.-B.	15,046	15,119	-	30,165	-13.5
36	Kamloops B.C. - C.-B.	-	27,679	1,936	29,615	-14.4
37	Lethbridge ALTA. - ALB.	-	26,286	-	26,286	-15.9
38	Bagotville/Saguenay QUE. - QC	-	25,023	-	25,023	-21.4
39	Val d'Or QUE. - QC	2,888	21,934	-	24,822	-8.2
40	Grande Prairie ALTA. - ALB.	-	23,107	-	23,107	-14.9
41	Rouyn QUE. - QC	-	23,100	-	23,100	-7.9
42	Thompson Man.	8,530	13,914	-	22,444	-0.9
43	Whitehorse Y.T. - YUK.	20,492	1,888	-	22,380	-12.1
44	North Bay ONT.	-	22,355	-	22,355	-7.9
45	Prince Rupert B.C. - C.-B.	10,339	11,475	-	21,814	-13.6
46	Gander International NFLD. - T.-N.	-	20,868	-	20,868	-23.6
47	Cranbrook B.C. - C.-B.	-	20,861	-	20,861	-20.4
48	Toronto/Buttonville ONT.	-	20,561	-	20,561	27.6
49	Hamilton ONT.	-	19,513	894	20,407	-34.2
50	Fort McMurray ALTA. - ALB.	14,091	6,306	-	20,397	-16.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		8,698,884	3,075,412	1,648,452	13,422,748	-13.4
Total Canada		8,776,228	3,625,820	1,648,752	14,050,800	-13.4

TABLEAU 2.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service - Premier trimestre 1991 (données provisoires).



TABLE 2.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - First Quarters 1990 and 1991 (Preliminary Data).

Sector/ Type of Service	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	Change first Quarter 1990/1991 Variation premier trimestre	Secteur/ genre de service
			%	
Domestic	10,546,762	9,181,228	-12.9	Intérieurs
Transborder	3,739,251	3,210,072	-14.2	Transfrontaliers
Other International	1,942,999	1,659,500	-14.6	Autres internationaux
Major Scheduled Services	10,260,819	8,776,228	-14.5	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	3,957,201	3,625,820	-8.4	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	2,010,992	1,648,752	-18.0	Principaux services d'affrètement

Preliminary first quarter 1991 data show a substantial decrease in enplaned and deplaned passengers compared to the same quarter of the previous year. Total traffic declined by 13.4% (2,178,212 passengers).

Every airport in the top 50, except for Toronto/Buttonville, had a decrease in traffic over the comparison period. Volume at Canada's busiest airport, Lester B. Pearson, declined by 800,627 passengers. The increase at Buttonville was not an exception to the trend but rather a result of increased frequencies and an increasing market share for the services which were only initiated there in September 1989.

The decline in traffic on a sector basis was fairly consistent. Domestic, transborder and other international segment traffic declined by 12.9%, 14.2% and 14.6% respectively. This seems to indicate that the recession rather than the Gulf war was the principal cause of the decreased demand.

The decline in traffic by type of service was a little more variable. Volume on major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services declined by 14.5%, 8.4% and 18.0% respectively. The large decline in major charter traffic is a further indication of the recession since charter traffic is primarily discretionary leisure travel. Interestingly, the only traffic to increase was domestic sector charter traffic. This was a continuation of the upturn in the domestic charter market which started in 1989.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

TABLEAU 2.2

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Premiers trimestres 1990 et 1991 (données provisoires).

Les données provisoires du premier trimestre de 1991 montrent une baisse substantielle dans le nombre de passagers embarqués et débarqués, comparativement à la même période de l'année précédente. Le trafic total a baissé de 13.4% (2,178,212 passagers).

Chaque aéroport parmi les 50 premiers, à l'exception de Toronto/Buttonville, a enregistré une baisse de trafic durant la période de comparaison. L'aéroport le plus achalandé au Canada, Lester B. Pearson, a connu une baisse de 800,627 passagers. La hausse à Buttonville n'était pas une exception à la règle, mais plutôt le résultat d'une augmentation des fréquences et un accroissement de la part du marché des services qui étaient initiés dans cet aéroport seulement en septembre 1989.

Sur une base sectorielle, la réduction du trafic était uniforme. Le trafic intérieur, transfrontalier et autre international a baissé de 12.9%, 14.2% et 14.6% respectivement. Ceci semble indiquer que la récession, plutôt que la guerre du Golfe, était la principale cause de la faible demande.

La réduction du trafic par genre de service était un peu plus variable. Le volume des services des principaux services réguliers, des services réguliers régionaux et locaux et des principaux services d'affrètement a baissé de 14.5%, 8.4% et 18.0% respectivement. La forte baisse du trafic des principaux services d'affrètement est un signe additionnel de la récession depuis que le trafic d'affrètement est principalement pour les voyages de loisir discrétionnaire. Ce qui est intéressant c'est que le seul trafic à avoir augmenté est celui du secteur intérieur d'affrètement. Ceci est une continuation de la croissance du marché intérieur d'affrètement qui a commencé en 1989.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. First Quarter 1991 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	First Quarter	First Quarter	Change
	-	1990	1991	First Quarter
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		No.-Nbre		Premier trimestre
				%
1	Toronto - New York	173,540	142,130	-18.1
2	Montréal - New York	84,300	72,800	-13.6
3	Toronto - Tampa/St. Petersburg	81,370	61,170	-24.8
4	Toronto - Chicago	68,250	60,820	-10.9
5	Toronto - Miami	55,630	57,920	4.1
6	Montréal - Miami	60,170	54,680	-9.1
7	Toronto - Los Angeles	55,350	48,240	-12.8
8	Vancouver - Los Angeles	61,030	45,990	-24.6
9	Toronto - Boston	51,440	45,760	-11.0
10	Vancouver - Hawaii	46,390	37,940	-18.2
11	Toronto - San Francisco	37,040	33,990	-8.2
12	Vancouver - San Francisco	26,170	33,070	26.4
13	Calgary - Los Angeles	32,930	31,690	-3.8
14	Montréal - Tampa/St. Petersburg	28,970	26,000	-10.3
15	Montréal - Boston	27,390	21,190	-22.6
16	Montréal - Fort Lauderdale	21,000	19,540	-7.0
17	Montréal - Chicago	13,100	18,890	44.2
18	Toronto - Dallas/Ft. Worth	18,860	17,530	-7.1
19	Toronto - Washington	27,880	17,450	-37.4
20	Edmonton - Los Angeles	21,880	16,610	-24.1
21	Montréal - Los Angeles	18,940	16,160	-14.7
22	Toronto - Philadelphia	21,410	15,470	-27.7
23	Toronto - Detroit	17,400	15,280	-12.2
24	Vancouver - Seattle/Tacoma	18,500	15,090	-18.4
25	Toronto - Cleveland	16,700	14,560	-12.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,085,640	939,970	-13.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,192,470	1,887,760	-13.9

During the first quarter 1991, the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Tampa/St. Petersburg. They recorded decreases of 18.1%, 13.6% and 24.8% respectively from the first quarter 1990.

Preliminary first quarter 1991 data indicated that 1.9 million passengers travelled on scheduled services between Canada and the United States, down 13.9% over the first quarter 1990. A decrease of 13.4% was recorded for the top 25 city-pairs.

Most of transborder markets (22 out of 25) recorded decreases, varying from 3.8% for Calgary-Los Angeles to 37.4% for Toronto-Washington. This was mainly attributed to the Canadian recession combined with the higher fuel prices caused by the Persian Gulf crisis. Meanwhile, the Montréal-Chicago and Vancouver-San Francisco routes recorded large increases of 44.2% and 26.4% respectively. These increases were a direct result of increased capacity from American Airlines for the Montréal-Chicago route, and from United Airlines and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) for the Vancouver-San Francisco market.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre 1991 (données provisoires).

Au cours du premier trimestre de 1991, les trois premières paires de villes furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Tampa/St. Petersburg, enregistrant des baisses de 18.1%, 13.6% et 24.8% respectivement, par rapport au premier trimestre de 1990.

Les données provisoires du premier trimestre de 1991 indiquent que 1.9 million de passagers ont voyagé sur des vols réguliers entre le Canada et les États-Unis, une baisse de 13.9% par rapport au premier trimestre de 1990. Une baisse de 13.4% fut enregistrée pour les 25 premières paires de villes.

La plupart des marchés transfrontaliers (22 sur 25) ont enregistré des baisses variées, s'échelonnant de 3.8% pour Calgary-Los Angeles à 37.4% pour Toronto-Washington. Ceci est largement attribuable à la récession au Canada combinée à la hausse du prix du carburant causée par la crise dans le Golfe Persique. Cependant, les trajets Montréal-Chicago et Vancouver-San Francisco ont enregistré de fortes augmentations de 44.2% et 26.4% respectivement. Ces hausses sont le résultat direct d'une augmentation des services de American Airlines pour le trajet Montréal-Chicago, et de United Airlines et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) pour la liaison Vancouver-San Francisco.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).



## Canadian Level I Carriers and World Major Scheduled Airlines in the 80's

The purpose of this article is to outline developments in the Canadian air transport industry during the 80's. Particular emphasis has been placed on Canada's major international scheduled airlines. Direct comparisons are made with the world's major international scheduled airlines from the standpoint of growth in traffic and profitability, as well as more technical indicators such as yields and load factors.

Deregulation of the air transport industry in the United States was implemented in 1978. The experiment was closely monitored by the rest of the world as greater freedom of entry to markets increased competition initially and passengers benefitted from lower fares.

Deregulation became a fact of life in Canadian skies on January 1, 1988. Considerable changes in the government infrastructure used to administer air transport under the new rules came into effect at the same time. However, a major item remaining unchanged was the government's requirement for the safety of air transport operations. As well, services in Northern Canada remained regulated to ensure that vital services were retained in remote areas.

In measuring size of operations, one of the best indicators for the air transport industry is the number of passenger-kilometres performed. Table 4.1 provides the IATA<sup>1</sup> world ranking of Air Canada and CAIL<sup>2</sup> in terms of scheduled passenger-kilometres performed. In relation to the ranking of the world's major scheduled airlines by IATA, Air Canada has dropped from ninth place in 1980 to fourteenth in 1989. Over the same period, Canadian Pacific Airlines was nineteenth in 1980 while CAIL was also nineteenth in 1989.

While Air Canada and CAIL compete head-on in the domestic sector, international services provided by the carriers were largely complementary throughout the decade. In 1980, according to IATA statistics, the combined international services of Air Canada and Canadian Pacific Airlines placed sixth in a ranking of scheduled passenger-kilometres. The equivalent ranking for Air Canada and CAIL in 1989 was ninth.

Between 1980 and 1989, the Canadian major carriers' scheduled passenger-kilometres grew 29% to 46.7 billion. This compared to a growth of 64% to 1 786 billion for all of the world's major scheduled airlines. However, it should be noted that the output of the Canadian air transport industry dropped between 1980 and 1983. Using 1983 as the base year, the growth for Canadian carriers up to 1989 was 49%. The equivalent figure for the world's major airlines was 61%.

## Les transporteurs aériens canadiens de niveau I et les principales compagnies de services réguliers du monde des années 80

L'objet du présent article est de souligner l'évolution du secteur canadien du transport aérien au cours des années 80. On accorde une attention particulière aux principales compagnies de services réguliers internationaux au Canada. Des comparaisons directes sont établies avec les principales compagnies de services réguliers du monde, en fonction de l'augmentation du trafic et de la rentabilité d'une part, et d'indicateurs plus techniques comme les revenus moyens et les coefficients de chargement d'autre part.

La déréglementation du secteur du transport aérien aux États-Unis a eu lieu en 1978. Le reste du monde a observé étroitement les résultats de cette initiative, soit l'ouverture accrue des marchés, l'augmentation de la concurrence et la baisse des tarifs aériens.

La déréglementation est devenue une réalité canadienne le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Simultanément, nombre de changements au niveau de l'infrastructure de l'État visant à modifier les règlements du transport aérien sont entrés en vigueur. Importante exception à la règle: l'exigence de l'État concernant la sécurité des opérations de transport aérien. En outre, on devait continuer de réglementer les services dans le Nord canadien pour garantir la prestation de services de base dans les régions éloignées.

L'un des meilleurs indicateurs de la taille des opérations dans le secteur du transport aérien est le nombre de passagers-kilomètres. Le tableau 4.1 présente le classement, selon l'IATA<sup>1</sup>, d'Air Canada et de Canadien<sup>2</sup> quant au nombre de passagers-kilomètres sur les vols réguliers. Selon l'IATA, parmi les principales compagnies de services réguliers du monde, Air Canada est passé du neuvième rang en 1980 au quatorzième rang en 1989. Au cours de la même période, les Lignes aériennes Canadien Pacifique se sont classées au dix-neuvième rang en 1980, tout comme Canadien en 1989.

Bien qu'Air Canada et Canadien se fassent la concurrence au niveau des vols intérieurs, les services internationaux assurés par les transporteurs ont été en grande partie complémentaires tout au long de la décennie. Selon les statistiques de l'IATA, en 1980, les services internationaux fournis par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien Pacifique ont été classés au sixième rang quant au nombre de passagers-kilomètres des vols réguliers; en 1989, Air Canada et Canadien se sont classés au neuvième rang pour les mêmes services.

De 1980 à 1989, le nombre de passagers-kilomètres des principales compagnies canadiennes de services réguliers a progressé de 29 % pour s'établir à 46.7 milliards. Pour leur part, les principales compagnies aériennes de vols réguliers du monde ont enregistré une hausse de 64 %, le nombre de passagers-kilomètres s'établissant à 1 786 milliards. À noter cependant que le rendement du secteur canadien du transport aérien a chuté de 1980 à 1983. Si l'on prend 1983 comme année de base, les transporteurs canadiens ont enregistré une hausse de 49 % de 1983 à 1989, la hausse s'établissant à 61 % pour les principales compagnies aériennes du monde.

<sup>1</sup> International Air Transport Association

<sup>2</sup> Canadian Airlines International Limited after 1987 and Canadian Pacific Airlines prior to 1987

<sup>1</sup> International Air Transport Association

<sup>2</sup> Lignes aériennes Canadien international Ltée après 1987 et les Lignes aériennes Canadien Pacifique avant 1987



In summary, while there has been substantial growth during the 80's in operations by Canada's Level I air carriers, the level of growth by the world's major scheduled airlines has been even greater.

On peut donc conclure que malgré la croissance marquée des activités des transporteurs canadiens de niveau I au cours des années 80, cette croissance a été atténuée par un accroissement encore plus important des activités des principales compagnies internationales de vols réguliers du monde.

TABLE 4.1

Rank of Canadian Carriers Amongst IATA Members by Scheduled Passenger-Kilometres, 1980-1989

Year Année	ALL SERVICES TOUS LES SERVICES		INTERNATIONAL SERVICES SERVICES INTERNATIONAUX		
	AIR CANADA	CANADIAN AIRLINES INTERNATIONAL LIGNES AÉRIENNES CANADIEN INTERNATIONAL	AIR CANADA	CANADIAN AIRLINES INTERNATIONAL LIGNES AÉRIENNES CANADIEN INTERNATIONAL	COMBINED COMBINÉS
1980 <sup>(1)</sup>	9	19	10	18	6
1981	9	19	12	20	8
1982	10	20	12	22	9
1983	10	18	14	25	9
1984	10	19	13	20	9
1985	11	19	12	20	9
1986	11	20	13	20	9
1987	13	17	14	21	9
1988	13	16	15	18	10
1989 <sup>(2)</sup>	14	19	16	19	9

<sup>(1)</sup> PAN AM added to the IATA rankings

<sup>(2)</sup> Aeroflot deleted from the IATA rankings

<sup>(1)</sup> PAN AM ajouté au classement de l'IATA

<sup>(2)</sup> Aeroflot supprimé du classement de l'IATA

Sources: IATA - World Air Transport Statistics and Statistics Canada

Sources: IATA - Statistiques du transport aérien international et Statistique Canada

But growth is not the only measure of success. The bottom line is profitability which is dependent on factors such as yields, trip lengths and load factors.

Mais la croissance n'est pas la seule mesure du succès. C'est en fait la rentabilité qui dépend des facteurs comme les revenus moyens, la distance des voyages et les coefficients de chargement qui influent sur cette rentabilité.

A comparison of the operating results for Canada's Level I air carriers and the world's major scheduled airlines for the period 1980 to 1989 is presented below. The source of the data for the Canadian carriers is Statistics Canada while the data for all of the world's major scheduled airlines are taken from International Civil Aviation Organization (ICAO) publications. In order to present comparative data for the two sets of figures, operating income is shown as a percentage of operating revenue in the Table 4.2 below.

On trouvera ci-après une comparaison des résultats d'exploitation en ce qui concerne les transporteurs canadiens de niveau I et les principales compagnies de vols réguliers du monde, pour la période 1980-1989. Les données sur les transporteurs canadiens proviennent de Statistique Canada, tandis que celles sur les transporteurs internationaux sont tirées des publications de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Afin de fournir deux séries de chiffres comparatifs, les revenus d'exploitation sont présentés sous forme de pourcentage des recettes d'exploitation dans le tableau 4.2 ci-après.

It is readily observed that both sets of figures reflected the world economic downturn in the early 1980's. This was particularly evident in 1982. This was the only year in the early part of the decade in which Canada's Level I carriers experienced an operating loss. During the middle of the decade, there was some correlation between the two, although the world's carriers made a faster recovery from the economic downturn. The Canadian carriers showed a better economic performance in 1986 and 1987, however, their performance dropped off in 1988. In 1989, they experienced an operating loss for the second time during the decade. Both the World's carriers and the Canadian carriers showed losses in 1990.

Les deux séries de chiffres traduisent le ralentissement économique mondial du début des années 80, surtout en 1982 qui est la seule année de cette période où les transporteurs canadiens de niveau I ont enregistré des pertes. Vers le milieu de la décennie, on remarque une certaine corrélation entre les deux séries de chiffres bien que la reprise ait été plus rapide chez les principaux transporteurs du monde que chez les transporteurs canadiens (reprise en 1986 et 1987). Le rendement de ces derniers a toutefois diminué en 1988. En 1989, ils ont enregistré des pertes pour une seconde fois au cours de la décennie. En 1990, les transporteurs du monde ainsi que les transporteurs canadiens ont enregistré des pertes.

TABLE 4.2

Percentage of Operating Income to Operating Revenue,  
1980-1990

Year	WORLD'S MAJOR SCHEDULED AIRLINES
Année	PRINCIPALES COMPAGNIES DE VOLS RÉGULIERS DU MONDE
1980	-1.0
1981	-0.7
1982	-0.2
1983	2.1
1984	4.9
1985	3.7
1986	3.7
1987	4.9
1988	6.1
1989	4.7
1990	-1.3

TABLEAU 4.2

Le pourcentage des revenus d'exploitation aux recettes  
d'exploitation, 1980-1990

	CANADIAN LEVEL I CARRIERS
	TRANSPORTEURS DE NIVEAU I
1980	0.9
1981	2.8
1982	-1.2
1983	0.5
1984	2.7
1985	1.1
1986	4.6
1987	5.5
1988	3.0
1989	-0.3
1990	-1.9

A variable which significantly affects profitability is yield. Yield is defined as the revenue received by carriers per passenger-kilometre flown. However, it should be noted that as the passenger trip length increases, the yield per passenger-kilometre tends to decrease. Comparisons are shown in the table below for the World's major scheduled airlines and Canada's Level I carriers. The data are presented in Canadian dollars.

Le revenu moyen est une variable qui influe considérablement sur la rentabilité. Il se définit comme le revenu que reçoivent les compagnies aériennes par passager-kilomètre. Cependant, il faut noter que plus la distance du voyage est longue, plus le revenu moyen par passager-kilomètre est bas. Voici quelques comparaisons concernant les principales compagnies de vols réguliers du monde et les transporteurs canadiens de niveau I. Les valeurs sont exprimées en dollars canadiens.

TABLE 4.3

Comparison of Yields and Trip Lengths, 1980-1990

Year/ Année	World Carriers <sup>(1)</sup> Principaux transporteurs du monde <sup>(1)</sup>	
	Yield/ Revenus moyens (\$/pkm)	Average Trip Length Distance moyenne du voyage (km)
1980	8.8	1 441
1981	9.3	1 473
1982	9.4	1 477
1983	9.4	1 474
1984	10.0	1 492
1985	9.6	1 499
1986	10.4	1 490
1987	10.6	1 528
1988	10.1	1 560
1989	10.5	1 582
1990	10.6	1 634

TABLEAU 4.3

Comparaison des revenus moyens et de la distance des  
voyages, 1980-1990

	Canadian Level I <sup>(2)</sup> Transporteurs canadiens de niveau I <sup>(2)</sup>	
	Yield Revenus moyens (\$/pkm)	Average Trip Length Distance moyenne du voyage (km)
	7.5	1 609
	8.1	1 614
	8.8	1 681
	9.1	1 739
	9.1	1 592
	9.4	1 641
	9.5	1 727
	10.0	1 748
	9.5	1 923
	9.9	2 048
	10.4	2 143

Sources: (1) ICAO; (2) Statistics Canada

Sources: (1) OACI; (2) Statistique Canada

It can be observed that while the yield figures for the Canadian Level I carriers have been consistently lower than those of the World's major carriers, the average trip length has been consistently longer over the decade. Between 1980 and 1990, the yield for Canadian Level I carriers has increased 39%. Trip length increased 33% over the period. The yield for the World's major scheduled airlines over the same period increased 20% while average trip length increased only 13%.

Les revenus moyens des transporteurs canadiens de niveau I ont toujours été inférieurs à ceux des principaux transporteurs du monde; cependant, la distance moyenne des voyages a été plus longue tout au cours de la décennie. De 1980 à 1990, les revenus moyens des transporteurs canadiens de niveau I se sont accrus de 39%. La distance des voyages a augmenté de 33% au cours de la même période. Pour leur part, les principales compagnies de vols du monde ont enregistré une hausse de 20% des revenus moyens et une augmentation de 13% seulement de la distance moyenne des voyages.

Another significant variable contributing to airline profitability is load factor. This is defined as the ratio of passenger-kilometres to available seat-kilometres.

Comparative load factors for scheduled services over the decade are presented in the following table.

TABLE 4.4

## Scheduled Services Load Factor Comparison - 1980-1990

Year	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Année
%												
World Airlines	63	64	64	64	65	66	65	67	67	68	68	Principales compagnies du monde Transporteurs canadiens de niveau I
Canadian Level I	NA	65	63	65	67	65	67	69	69	68	69	
Carriers												

Sources: ICAO and Statistics Canada

With the exceptions of the years 1982 and 1985, load factors experienced by the Canadian carriers have been at least as good as those experienced by the world's airlines, and in most cases, better.

In summary, the major Canadian carriers have experienced mixed results during the 80's in terms of growth and profitability compared to the World's major scheduled airlines.

It is unlikely that the status quo will remain in the 90's. An impact on Canadian carriers will occur from the reopening of bilateral negotiations with the United States which began in April 1991. The events of the 80's have been dramatic. The last decade produced a major restructuring of the Canadian air industry. It is likely that this will continue in the 90's.

For further information, please contact Doug Rankin (819-997-6183).

Le coefficient de chargement est une autre variable importante liée à la rentabilité. Ceci correspond au rapport de passagers-kilomètres sur le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Le tableau suivant montre les coefficients de chargement pour les services réguliers au cours de la décennie:

TABLEAU 4.4

## Comparaison des coefficients de chargement des services réguliers - 1980-1990

Year	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Année
%												
World Airlines	63	64	64	64	65	66	65	67	67	68	68	Principales compagnies du monde Transporteurs canadiens de niveau I
Canadian Level I	NA	65	63	65	67	65	67	69	69	68	69	
Carriers												

Sources: OACI et Statistique Canada

Sauf en 1982 et en 1985, les transporteurs canadiens ont enregistré le plus souvent d'aussi bons, sinon de meilleurs coefficients de chargement que les principales compagnies du monde.

En résumé, les principaux transporteurs canadiens ont obtenu des résultats variés au cours des années 80 au niveau de l'expansion et de la rentabilité par rapport aux principaux transporteurs aériens du monde.

On assistera probablement à des changements au début des années 90. L'un des facteurs qui pourraient toucher grandement les transporteurs canadiens est la réouverture, en avril 1991, des négociations bilatérales avec les États-Unis. D'importants événements ont marqué les années 80. On a assisté à une restructuration majeure du secteur canadien du transport aérien. Les années 90 devraient nous réserver d'autres surprises.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION**  
**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS-UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics. A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Q., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly  
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

November 1991

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel  
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

Novembre 1991

## SUBSCRIPTION ORDER FORM

Mail to:  
Publications Sales  
Statistics Canada  
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277  
Fax # (613)951-1584  
For faster service call  
Toll free 1 800-267-6677

(Please print)

Company

Dept

Attention

Address

City

Tel

Province

Postal Code

Catalogue No	Title	Quantity	Price	G S T 7%	Total

Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada Publications. Canadian customers pay in Canadian funds U S A and foreign clients please pay in US\$, drawn on a U S bank

PF #  
03651

☐ Purchase Order Number (Please enclose)

☐ Payment enclosed \$

CHARGE TO MY

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistics Canada

Account No

Expiry date

☐ Bill me later

My client reference number is

Signature

## BON DE COMMANDE

Postez à:  
Vente de publications  
Statistique Canada  
Ottawa, K1A 0T6

Tel # (613)951-7277  
Fax # (613)951-1584  
Pour service plus rapide  
Téléphonez sans frais  
1-800-267-6677

(Lettres moullées s.v.p.)

Compagnie

Service

Attention

Adresse

Ville

Tel

Province

Code postal

N° au catalogue	Title	Quantité	Prix	T P S 7%	Total

Cheques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada Publication. Les clients canadiens paient en dollars canadiens. Les clients des États-Unis et d'autres pays sont priés de payer en \$ US, tirés d'une banque américaine

PF #  
03651

☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.)

☐ Paiement inclus \$

PORTEZ A MON COMPTE:

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistique Canada

N° de compte

Date d'expiration

☐ Facturez-moi plus tard

Numéro de référence du client

Signature





## Service Bulletin

## Bulletin de service

## Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually  
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually  
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National  
 toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année  
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez  
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 23, No 12

HIGHLIGHTS

- o Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$151 million in the first three quarters of 1991, compared to the \$105 million income reported for the same period of 1990.  
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary second quarter data for 1991 showed a decline of 5% in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1990.
- o Preliminary data reported by AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air indicated that 62% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first quarter of 1991, up from 58% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 65% of total volume in 1991, which represented an increase of about three percentage points compared to a year earlier.
- o In January 1991, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 8% from January 1990.
- o An 11 year historical perspective of operating statistics showed that it took until the 1988/1989 period for major Level I operating indicators to surpass the 1981 levels.

Recent Release

- o **Canadian Civil Aviation, 1990** (Catalogue No. 51-206)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9  
 Issued in December 1991.

Vol. 23, N° 12

FAITS SAILLANTS

- o Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de \$151 millions pour les trois premiers trimestres de 1991. Comparativement, ils ont enregistré un revenu d'exploitation de \$105 millions au cours de la même période de 1990.  
Disponible sur CANSIM: Matrix 385
- o Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 ont indiqué une diminution de 5% des marchandises embarquées et débarquées sur les principaux services réguliers par rapport à la même période en 1990.
- o Selon les données provisoires fournies par AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air, 62% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1991, en regard de 58% en 1990. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 65% du volume total en 1991, soit une hausse d'environ trois points de pourcentage par rapport à l'année précédente.
- o Au cours du mois de janvier 1991, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse des mouvements totaux de 8% par rapport au mois de janvier 1990.
- o Une perspective historique de 11 ans sur les statistiques d'exploitation a indiqué que les indicateurs d'exploitation principaux de niveau I ont dû attendre la période 1988/1989 afin de surpasser leurs niveaux de 1981.

Mises en circulation récentes

- o **Aviation civile canadienne, 1990** (n° 51-206 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9  
 Mise en circulation, décembre 1991.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada.  
 © Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved.  
 No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.  
 © Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



TABLE 1.

TABLEAU 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, September 1991, (Preliminary Data).

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, septembre 1991 (données provisoires).

	September 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to- Date	
OPERATIONAL STATISTICS	Septembre	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,246	10.3	10,117	1.2	- Intérieur
- International	525	-10.1	4,589	-12.7	- International
- Total	1,771	3.3	14,706	-3.6	- Total
Passengers - Charter	79	-6.0	1,130	-11.3	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,850	2.9	15,836	-4.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 732 063	-3.5	13 690 582	-12.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 129 599	-12.9	17 181 999	-17.0	- International
- Total	3 861 662	-9.0	30 872 581	-15.0	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	166,574	-33.7	2 617 199	-19.8	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 028 237	-10.4	33 489 780	-15.4	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	5 416 622	-6.1	47 980 586	-7.1	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	215 994	-21.4	3 264 201	-16.0	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	5 632 617	-6.8	51 244 787	-7.7	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	71.3	...	64.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	77.1	...	80.2	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	71.5	...	65.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	108 100	-12.0	979,150	-9.4	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	51	-89.2	3 207	-46.5	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	108 151	-12.3	982 358	-9.6	chandises - Total
Hours Flown	66	17.9	585	10.8	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	273 600	-9.3	2 423 285	-12.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

In September 1991 total passenger numbers increased over last year because of a large increase in scheduled domestic passengers. This is the first increase in total passengers since December 1988.

En septembre 1991, le nombre total de passagers a augmenté par rapport à l'année dernière à cause d'une forte augmentation du nombre de passagers intérieur. Ceci est la première augmentation du nombre total de passagers depuis décembre 1988.



TABLE 2.

Monthly Financial Statistics(1) for Major Canadian Airlines, Level I, July, August, September 1991 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances(1) des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet, août, septembre 1991 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month 1991	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1991	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIERES
	Mois Courant 1991	Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1991	Variation année à ce jour	
	\$'000	%	\$'000	%	
<b>July</b>					<b>Juillet</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	484,486	-4.1	2,959,750	-0.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	13,089	-11.9	135,007	-2.0	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	519,360	-2.5	3,195,620	-1.2	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	497,523	2.3	3,414,827	5.2	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	27,585	33.1	174,412	24.7	Total des frais d'intérêt
<b>August</b>					<b>Août</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	524,789	-4.3	3,484,539	-1.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	14,062	6.3	149,068	-1.2	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	548,369	-5.2	3,743,988	-1.8	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	505,503	2.1	3,920,330	4.8	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	26,109	20.3	200,521	24.1	Total des frais d'intérêt
<b>September</b>					<b>Septembre</b>
Operating Revenues - Scheduled Services	464,193	-5.7	3,948,732	-1.9	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenues - Charter Services	11,124	-5.0	160,192	-1.4	Recettes d'exploitation - Services d'Affrètements
Total Operating Revenues	495,048	-4.2	4,239,036	-2.0	Total des recettes d'exploit- ation
Total Operating Expenses	470,565	-4.9	4,390,896	3.8	Total des dépenses d'exploit- ation
Total Interest Expenses	24,632	25.4	225,153	24.3	Total des frais d'intérêt

(1) Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedures of the participating carriers effective January 1989.

Level I air carriers in Canada reported a \$89 million operating income in the third quarter of 1991, down 41% compared to the \$152 million operating income reported in the third quarter of 1990.

(1) Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de \$89 millions pour le troisième trimestre de 1991, une baisse de 41% par rapport au revenu d'exploitation de \$152 millions enregistré au troisième trimestre de 1990.



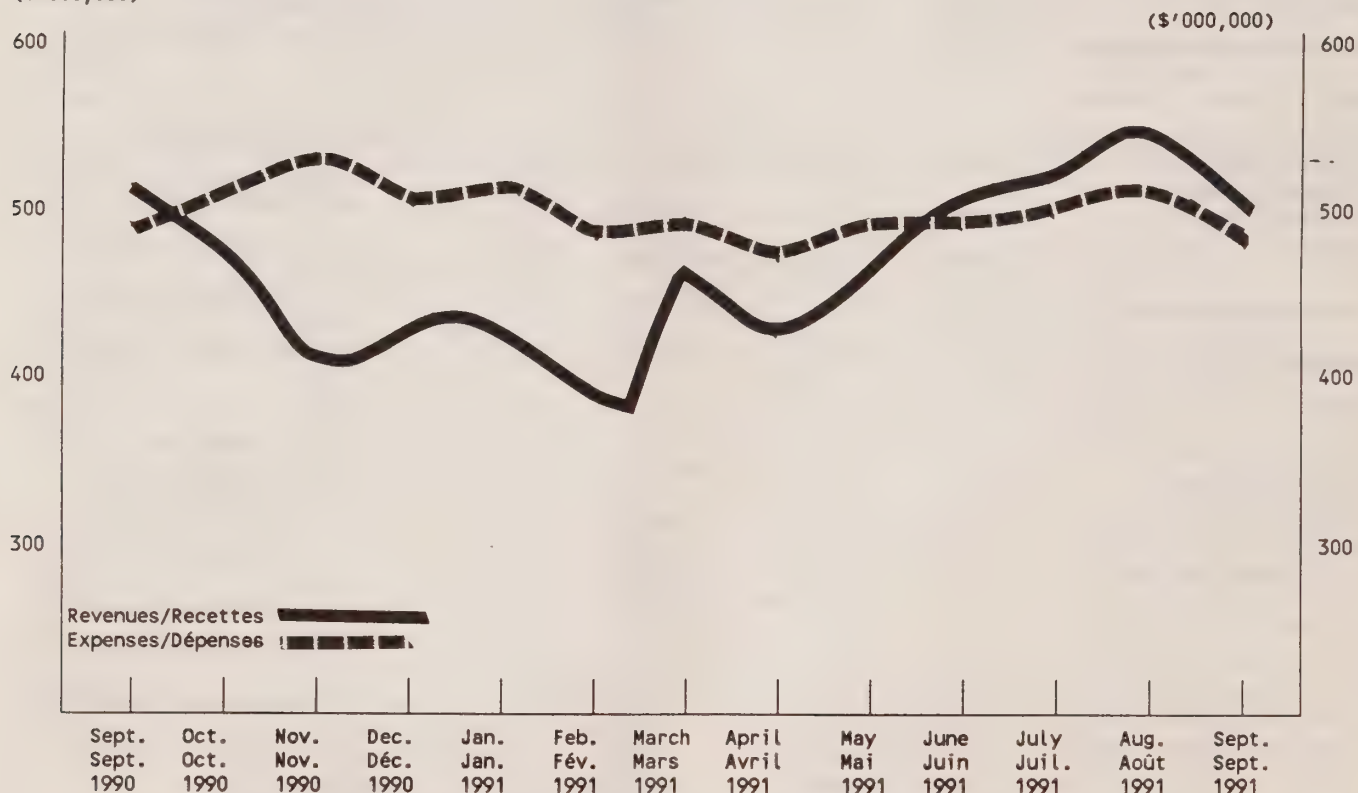
Canadian Level I air carriers reported an operating loss of \$151 million in the first three quarters of 1991, compared to the \$105 million income reported for the same period of 1990.

Figure 2.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the second and third quarters show an operating income (operating revenues greater than operating expenses) whereas during the first and fourth quarters the operating expenses exceed the operating revenues, resulting in an operating loss.

Figure 2.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from September 1990 to September 1991.

(\$'000,000)



For further information, please contact Mr. B. Snider (819-997-6195).

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré une perte d'exploitation de 151 millions de dollars pour les neuf premiers mois de 1991. En comparaison, ils ont enregistré un profit d'exploitation de \$105 millions au cours de la même période de 1990.

La figure 2.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement, la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les deuxième et troisième trimestres montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour les premier et quatrième trimestres, les dépenses d'exploitation excèdent les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation.

Figure 2.1

Comparaison des recettes et des dépenses d'exploitation de septembre 1990 à septembre 1991.

(\$'000,000)

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Second Quarter 1991 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - Deuxième trimestre, 1991 (données provisoires).

Rank 1991	Airports -	Second Quarter 1990	Second Quarter 1991	Change 1991/1990
Rang	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ONT	79 068	75 829	-4.1
2	Vancouver International B.C. - C.-B.	29 978	30 399	1.4
3	Montréal/Mirabel International QUE. - QC	21 806	21 405	-1.8
4	Calgary International ALTA. - ALB.	10 672	10 269	-3.8
5	Montreal/Dorval International QUE. - QC	8 045	7 103	-11.7
6	Halifax International N.S. - N.-É.	7 780	6 962	-10.5
7	Winnipeg International MAN.	7 460	6 482	-13.1
8	Edmonton International ATLA. - ALB.	7 718	6 009	-22.1
9	Ottawa International ONT.	2 177	1 709	-21.5
10	Moncton N.B. - N.-B.	1 543	1 680	8.9
11	St Johns Nfld. - T.-N.	1 535	1 467	-4.4
12	Goose Bay Nfld. - T.-N.	912	893	-2.1
13	Yellowknife N.W.T. - T.N.-O.	575	516	-10.3
14	Iqaluit N.W.T. - T.N.-O.	465	501	7.7
15	Regina SASK.	620	487	-21.5
16	Kuujuuaq QUE. - QC	451	366	-18.8
17	Nanisivik N.W.T. - T.N.-O.	213	306	43.7
18	Resolute Bay N.W.T. - T.N.-O.	346	280	-19.1
19	Saskatoon SASK.	397	253	-36.3
20	Norman Wells N.W.T. - T.N.-O.	241	229	-5.0
21	Prince Rupert B.C. - C.-B.	97	223	129.9
22	Whitehorse Y.T. - YUK.	253	219	-13.4
23	Thunder Bay ONT.	255	199	-22.0
24	Edmonton Municipal ALTA. - ALB.	235	179	-23.8
25	Inuvik N.W.T. - T.N.-O.	209	178	-14.8
26	Wabush Nfld.-T.-N.	101	126	24.8
27	Kuujuuarapik QUE. - QC	125	121	-3.2
28	Hall Beach N.W.T. - T.N.-O.	90	118	31.1
29	Quebec QUE. - QC	205	106	-48.3
30	Prince George B.C. - C.-B.	103	80	-22.3
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		183 675	174 694	-4.9
Total Canada		185 493	175 549	-5.4

Preliminary second quarter data for 1991 showed a decline of 5.4% (9 944 tonnes) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1990. Only seven of the top 30 airports had increases in cargo volume over the comparison period.

Lester B. Pearson International (-3 239 tonnes) and Edmonton International (-1 709 tonnes) had the largest absolute decreases. In both cases, the decrease occurred on domestic segments. At Lester B. Pearson, transborder and other international segment cargo volume increased by 982 and 1 599 tonnes respectively.

For all airports, on major scheduled services, domestic segment cargo declined by 12 524 tonnes while transborder and other international cargo volume increased by 982 and 1 599 tonnes respectively over the comparison period.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1991 ont indiqué une diminution de 5.4% (9 944 tonnes) des marchandises embarquées et débarquées sur les principaux services réguliers par rapport à la même période en 1990. Seulement sept des 30 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume des marchandises par rapport à la période comparative.

Les aéroports internationaux Lester B. Pearson (-3 239 tonnes) et d'Edmonton (-1 709 tonnes) ont enregistré les plus fortes baisses en termes absolus. Dans les deux cas, cette diminution a eu lieu dans le secteur intérieur. Le volume de marchandises dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 982 et 1 599 tonnes respectivement, à Lester B. Pearson.

Pour tous les aéroports, sur les principaux services réguliers, le volume de marchandises dans le secteur intérieur a baissé de 12 524 tonnes, alors que le volume de marchandises dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 982 et 1 599 tonnes respectivement au cours de la période comparative.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0193).

TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1991 (Preliminary Estimates)

Sector	Passengers Passagers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre		
			1990 <sup>r</sup>	1991	1990 <sup>r</sup>	1991	1990 <sup>r</sup>	1991	
	1991	Change 1991/1990 Variation							
	No. - Nbre ( '000)	%	%						
Domestic	2,973.2	-2.9	38.3	34.2	58.2	62.1	3.4	3.7	Intérieur
Southern services	2,804.5	-4.5	37.8	32.9	58.7	63.3	3.6	3.8	Services secteur sud
Short-haul	1,445.3	12.1	44.7	35.9	52.3	60.9	3.0	3.2	Court-courrier
Long-haul	1,359.2	-17.4	32.3	29.6	63.7	65.9	4.0	4.5	Long-courrier
Northern Services	168.6	32.4	52.5	57.1	46.9	42.0	0.5	0.9	Services secteur nord

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Premier trimestre de 1991 (estimations provisoires)

TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1991 (Preliminary Estimates)

Sector	Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre		
			1990 <sup>r</sup>	1991	1990 <sup>r</sup>	1991	1990 <sup>r</sup>	1991	
	1991	Change 1991/1990 Variation	1990 <sup>r</sup>	1991	1990 <sup>r</sup>	1991	1990 <sup>r</sup>	1991	
	No. - Nbre ( '000 000)	%	%						
Domestic	3 526.5	-13.1	33.8	30.7	62.3	65.4	3.8	4.0	Intérieur
Southern services	3 392.7	-13.7	33.4	29.8	62.8	66.1	3.9	4.1	Services secteur sud
Short-haul	617.9	-1.6	42.7	33.8	54.2	63.1	3.0	3.1	Court-courrier
Long-haul	2 774.8	-16.0	31.5	28.9	64.4	66.8	4.1	4.3	Long-courrier
Northern Services	133.8	5.8	49.8	53.0	49.5	46.0	0.6	1.0	Services secteur nord

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, Premier de trimestre 1991 (estimations provisoires)

o All estimates shown above have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view.

o Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

o Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

o Toutes les estimations présentées ci-dessus possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage.

o Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

o Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.



## Discount Fare Utilization

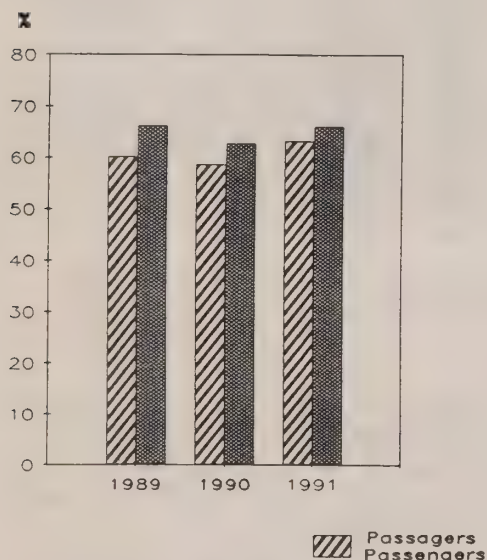
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicated that 62.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1991. This level represented an increase of 3.9 percentage points compared to the same period a year earlier and of 2.6 percentage points compared to the same period in 1989. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 65.4%, up from 62.3% in 1990 (see Table 4.2).

At a more disaggregate level, Figure 4.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1989-1991

### Southern Services Services secteur sud



In the southern sector, 63.3% of passenger traffic (representing 66.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1991. In 1990, the corresponding figures were 58.7% for passengers and 62.8% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.0% of the traffic during the first quarter of 1991, down from 46.9% in 1990. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 3.5 percentage points (49.5% to 46.0%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

## Utilisation des tarifs réduits

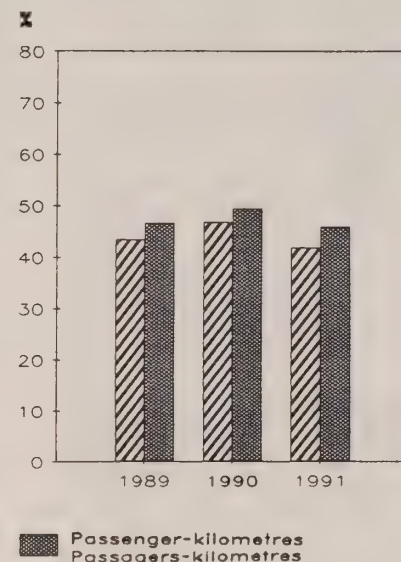
Selon les estimations provisoires (voir tableau 4.1), 62.1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1991. Ce niveau représente une hausse de 3.9 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 2.6 points de pourcentage par rapport à la même période en 1989. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 62.3% en 1990 à 65.4% en 1991 (voir tableau 4.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 4.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, Premier trimestre 1989-1991

### Northern Services Services secteur nord



Dans le secteur sud, 63.3% du trafic de passagers (représentant 66.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1991, comparativement à 58.7% et 62.8% respectivement en 1990. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.0% du trafic au cours du premier trimestre de 1991, une baisse par rapport à 46.9% en 1990. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 3.5 points de pourcentage (de 49.5% à 46.0%) au cours de la même période.

Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

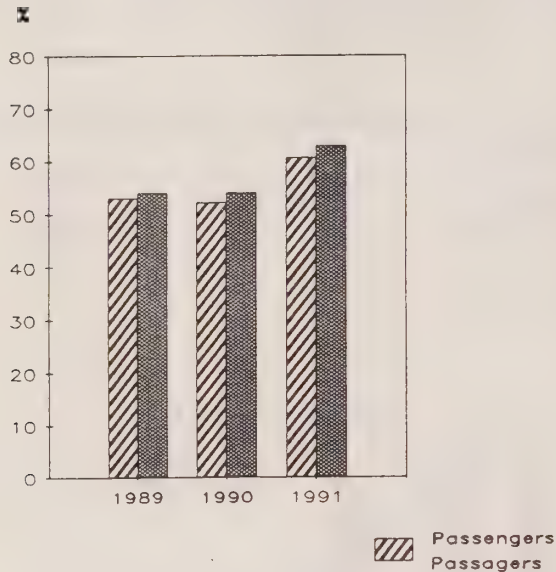
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800

suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1991, discount carriage on long-haul services represented 65.9% of passenger volume and 66.8% of passenger-kilometres; this compared with 60.9% and 63.1%, respectively for short-haul services (see Figure 4.2).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1989-1991

Short-Haul  
Court-courriers



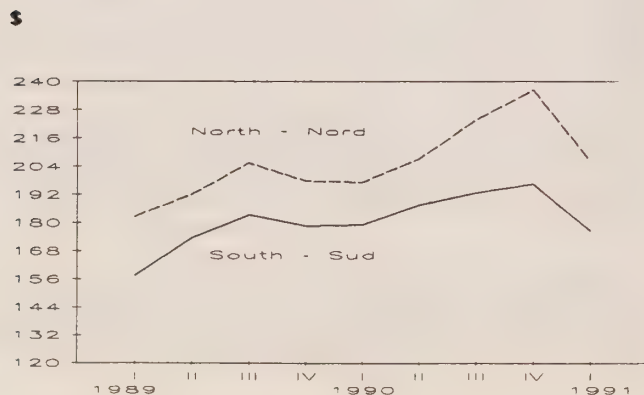
#### Average Fares

Figure 4.3 shows that the average of all fares paid by passengers on all city-pairs in the deregulated zone decreased during the first quarter of 1991. During this period, the average of all fares fell 0.9% over the previous year to reach \$178.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1989-1991

All Fares  
Tous les tarifs

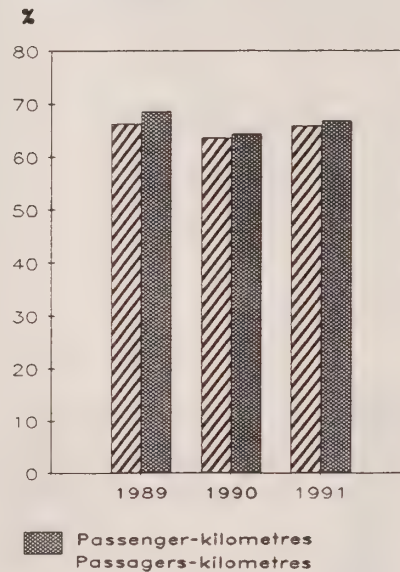


kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1991, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 65.9% du volume de passagers et 66.8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 60.9% et 63.1% (voir figure 4.2).

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Premier trimestre 1989-1991

Long-Haul  
Long-courriers



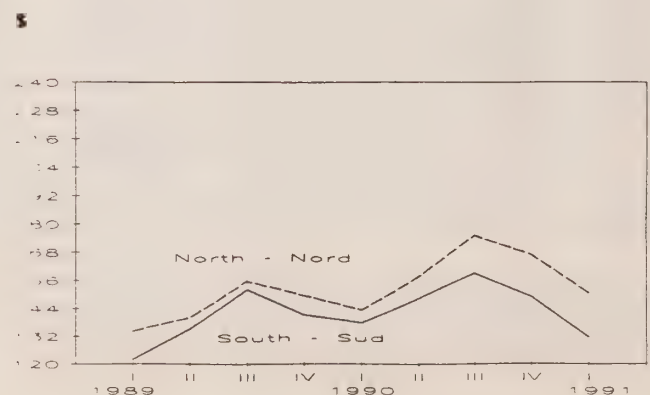
#### Tarifs moyens

La figure 4.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a diminué au cours du premier trimestre de 1991. Au cours de cette période, le tarif moyen (tous types de tarifs) a diminué de 0.9% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$178.

Figure 4.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1989-1991

Discount Fares  
Tarifs réduits





The most notable cause of this price decrease was due to discount fares, which declined by 4.3%, to average \$132.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 4.6% during the first quarter of 1991 over the same period in 1990, posting its twelfth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1989. Figure 4.3 shows that since 1989, discount fare levels in the regulated zone greatly exceeded the levels in the deregulated zone.

#### Notes

o The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1990 Level I air carriers included Canadian Airlines International Ltd. and Air Canada. While in 1991 two new carriers, AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) were added in the survey.

o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1991 issue of this publication is scheduled for release in December 1991. For further information, please contact L. Di Piéto (819-997-6176).

La baisse des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette décroissance; ils ont décliné de 4.3%, pour s'établir à \$132.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 4.6% au cours du premier trimestre de 1991 par rapport à la même période en 1990, enregistrant sa douzième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1989. La figure 4.3 montre que depuis 1989, les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

#### Notes

o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1990 les transporteurs aériens de niveau I comprenaient les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Air Canada. Tandis qu'en 1991 deux nouveaux transporteurs, AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identi-fiabiles.

o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1991 de cette publication devrait paraître en décembre 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec G. Forget (819-997-1989).



TABLE 5.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, January 1991  
(Preliminary Data)

TABLEAU 5.

Mouvements totaux d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, janvier 1991 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Total 1991	Change January 1991/1990	Itinerant	Local
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Totaux	Variation Janvier	Itinérants	Locaux
			%		
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,318	-6.6	27,318	-
2	Vancouver Int'l. BC-CB	21,166	-7.4	21,166	-
3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,908	-2.3	17,437	471
4	Montréal Int'l. QUE-QUE	15,209	-11.8	15,208	1
5	Victoria Int'l. BC-CB	13,082	-13.4	7,718	5,364
6	Springbank ALTA-ALB	12,677	24.3	3,903	8,774
7	Ottawa Int'l. ONT	12,639	-12.3	10,142	2,497
8	Boundary Bay BC-CB	11,726	-19.5	4,092	7,634
9	Abbotsford BC-CB	11,681	10.1	4,567	7,114
10	Winnipeg MAN	11,173	-3.2	8,187	2,986
11	Toronto Buttonville ONT	10,560	-15.4	4,473	6,087
12	St. Hubert QUE-QUE	10,550	-18.7	3,631	6,919
13	Edmonton Mun. ALTA-ALB	9,815	-11.3	9,605	210
14	St. Andrews MAN	9,020	-23.2	1,916	7,104
15	Sudbury ONT	8,988	55.5	3,908	5,080
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	8,475	-11.4	6,961	1,514
17	Québec QUE-QUE	8,215	1.4	6,239	1,976
18	North Bay ONT	8,038	18.8	2,523	5,515
19	Hamilton City ONT	7,588	-19.0	3,178	4,410
20	Villeneuve ALTA-ALB	7,137	-6.2	1,359	5,778
21	Thunder Bay ONT	7,104	-11.4	4,252	2,852
22	Saskatoon SASK	7,000	-18.5	4,002	2,998
23	Edmonton Int'l. ALTA-ALB	6,374	-8.4	4,926	1,448
24	London ONT	6,238	-25.5	3,620	2,618
25	Waterloo-Guelph ONT	6,236	-1.6	2,612	3,624
Total- above airports/Aéroports ci-dessus		166,405	-10.0	124,822	41,583
Total - Transport Canada Towers (60)/					
Total - Tours de Transports Canada (60)		384,990	-7.7	249,289	135,701

In January 1991, total movements at the 60 Transport Canada towered airports decreased by 7.7% from January 1990. Itinerant movements decreased by 6.8% to 249,289 while local movements decreased by 9.2% to 135,701 compared to the same month last year.

Also, 20 out of the top 25 airports experienced declines in traffic during January 1991.

For further information, please contact Peter Bailie (819-997-6185).

Au cours du mois de janvier 1991, les 60 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 7.7% par rapport au mois de janvier 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 249,289 soit une diminution de 6.8% par rapport au mois de janvier 1990 alors que les mouvements locaux ont baissé de 9.2% pour atteindre 135,701.

Aussi, 20 des 25 aéroports ci-dessus ont connus une baisse de trafic durant le mois de janvier 1991.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Peter Bailie (819-997-6185).

## An Overview of Operations, 1980-1990

The aviation industry is cyclical, and is dependent on the health of the economy in general. This is a descriptive article of the operating statistics of the two Level I Canadian commercial carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Limited (CAIL).

During the 11 years being examined, the economy has witnessed two recessions. The first consisted of seven consecutive quarterly drops in the GDP beginning with the second quarter of 1981. The second consisted of five consecutive drops in GDP beginning with the second quarter of 1990. Two significant changes to government regulations also occurred during this period. In 1984, the new air policy was released and in 1988, the southern Canadian market became further deregulated.

The effects of the recessions on operations will be noted as will other events that have affected operations between the two recessions. (A description of how the data were compiled appears in the last three paragraphs in this article).

The effects of the first recession are clearly seen in the drop in four of the five major indicators (passengers, goods, passenger-kilometres, good tonne-kilometres and hours flown) between 1981 and 1982. CAIL's increase of almost 4% in the volume of goods carried and 18% increase in good tonne-kilometres over the same period occurred mainly as a result of CP Air. Over the same two years, Nordair showed a remarkable 42% drop in the volume of goods carried and a 61% decrease in goods tonne-kilometres.

During the first recession, the average trip length for total services increased almost 3% for CAIL. Due to a 36% drop in Nordair's number of passengers carried and a 52% drop in the number of passenger-kilometres, Nordair's average trip length dropped 25% between 1981 and 1982.

Similarly, the number of hours flown dropped for all the carriers examined. The number of hours flown dropped 3% for Air Canada while the aggregate CAIL number of hours flown dropped almost 8%.

The revenue passenger load factor is defined as the ratio of the total revenue passenger-kilometres to available seat-kilometres. For the major carriers, load factors have historically been high for scheduled services relative to carriers from other countries. Between 1981 and 1982, however, Air Canada and CAIL's load factors both dropped from 65% to 63%, this despite their reducing capacity by 5% and 7% respectively.

The effects of the 1981 recession on the operating statistics for charter services is a little more difficult to discern. Between 1981 and 1982, Air Canada's number of charter passengers increased mainly as a result of their new Sun Charter Service. Air Canada's high level of charter goods carried in 1981 reflected their contract with Federal Express in that year. CP Air showed an unusual 12% increase in the number of charter passengers carried between these two years while also posting a 30% decline in the volume of charter goods carried. Overall, CAIL's number of charter passengers and volume of charter goods fell 3% and 5%, respectively.

## Un aperçu des exploitations, 1980-1990

L'industrie de l'aviation est cyclique et dépend de l'état de santé de l'économie en général. La présente se veut un article descriptif des statistiques d'exploitation des deux transporteurs aériens canadiens commerciaux de niveau I, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI).

Pendant ces 11 ans, l'économie a subi deux récessions. La première a consisté en sept diminutions trimestrielles consécutives du produit intérieur brut (PIB) commençant au deuxième trimestre de 1981. La seconde a consisté en cinq baisses consécutives du PIB commençant au second trimestre de 1990. Au cours de cette période, deux changements importants sont survenus dans les réglementations gouvernementales. En 1984, la nouvelle politique aérienne a été émise et en 1988, le marché canadien du sud a été davantage déréglementé.

On notera les effets des récessions sur les opérations d'exploitation de même que les autres événements qui ont eu des conséquences sur les opérations entre les deux récessions. (Une description de la méthode de compilation des données est présentée dans les trois derniers paragraphes de cet article).

Les conséquences de la première récession sont clairement visibles au niveau de la baisse de quatre des cinq principaux indicateurs d'exploitation (passagers, marchandises, passagers-kilomètres, marchandises tonnes-kilomètres et heures de vol) entre 1981 et 1982. L'augmentation de LACI de presque 4% du volume de marchandises transportées et de 18% du volume de marchandises tonnes-kilomètres pendant cette même période est survenue en grande partie à cause de CP Air. Au cours de ces deux mêmes années, Nordair a déclaré une diminution remarquable de 42% du volume de marchandises transportées et de 61% du volume de marchandises tonnes-kilomètres.

Au cours de la première récession, la distance moyenne des voyages pour tous les services de LACI a augmenté de presque 3%. En raison d'une baisse de 36% du nombre de passagers transportés par Nordair et d'une chute de 52% du nombre de passagers-kilomètres, la distance moyenne des voyages de Nordair a diminué de 25% entre 1981 et 1982.

De la même façon, le nombre d'heures de vol de tous les transporteurs décrits a diminué. Le nombre d'heures de vol a baissé de 3% pour Air Canada et de presque 8% pour l'ensemble de LACI.

Le coefficient de remplissage des passagers est défini comme étant le rapport du nombre total des passagers-kilomètres sur le nombre des sièges-kilomètres disponibles. Les coefficients de remplissage des passagers des principaux transporteurs ont été historiquement élevés pour les services réguliers comparés aux transporteurs des autres pays. Mais entre 1981 et 1982, les coefficients de remplissage d'Air Canada et de LACI ont tous les deux diminué de 65% à 63%, respectivement et cela malgré une réduction de leur capacité de 5% et 7%, respectivement.

Les effets de la récession de 1981 sur les statistiques d'exploitation des services d'affrètement sont plus difficiles à cerner. Entre 1981 et 1982, le nombre de passagers sur les services d'affrètement d'Air Canada a augmenté, principalement à cause de leur nouveau Sun Charter Service. Le volume élevé de marchandises transportées sur les services d'affrètement d'Air Canada en 1981 est le résultat de leur contrat avec Federal Express au cours de cette année. CP Air a déclaré une hausse peu ordinaire de 12% du nombre de passagers des services d'affrètement entre ces deux années tout en affichant une chute de 30% du volume de marchandises transportées sur les services d'affrètement. Dans l'ensemble, le nombre de passagers et le volume de marchandises des services d'affrètement de LACI ont diminué de 3% et 5% respectivement.



What happened to the operating statistics in the years between the two recessions?

The aviation industry began to recover from the first recession by 1984. By this time, all five operating indicators for both Air Canada and CAIL had met or surpassed their 1982 levels except for Air Canada's number of hours flown, which required an extra year. It took until the 1988/1989 period, however, for all indicators to surpass the 1981 levels.

The year 1984 initiated a movement toward economic regulatory reform of the air carrier industry in Canada. Since then, the two largest airlines have maximized the benefits of deregulation by structuring their domestic service patterns into hub and spoke networks and by buying regional and local carriers to feed traffic into these networks. This trend has continued until today where there exists a duopoly in the scheduled long-haul domestic market. This restructuring has permitted more frequent flights to smaller centres and route rationalization.

The steady increase in the number of passengers and total hours flown in the intervening years by Air Canada and CAIL reflected this situation. The slightly aggravated increase in 1986 was a result of Expo 86 in Vancouver. Air Canada's negative fluctuation in 1987 resulted from a 19 day fourth quarter strike which stopped operations almost completely. Airline increases since 1984 were a result of an improvement in the economy and increased traffic stimulated by lower deregulated fares.

By concentrating on major routes and by using computerized yield management systems, the two major carriers have been able to maintain high passenger load factors. Passenger load factors for Air Canada and CAIL improved substantially from the 1982 period to between 65% and 70% in the 1983-89 period. Air Canada's load factors have historically been higher than the CAIL components with the exception of Wardair in 1985 and 1986 with load factors of 70% and 72%, respectively.

The statistics on hours flown for Air Canada and the CAIL components also improved between 1983 and 1989 by 16% and 51%, respectively.

In general, the period of 1983 to 1989 saw a strong growth in the aviation industry stimulated by strong uninterrupted economic expansion and the heightened competition encouraged by deregulation. This came to an abrupt end in the fourth quarter of 1990 with the second recession.

In summary, the operating statistics show that the Canadian aviation industry were clearly affected by the changes in the economy and changes in economic regulation. The 1990 decade began with a recession and bilateral negotiations with the U.S.A. This new decade is bound to show as many or more changes as have occurred in this eleven year period described.

Qu'est-il arrivé aux statistiques d'exploitation durant les années entre les deux récessions?

En général ce n'est qu'à partir de 1984 que l'industrie de l'aviation a commencé à récupérer de la première récession. À ce moment-là, les cinq indicateurs d'exploitation pour Air Canada et LACI ont atteint ou dépassé leurs niveaux de 1982, à l'exception du nombre d'heures de vol d'Air Canada, qui a requis un an de plus. Cependant, il a fallu attendre jusqu'à 1988/1989, pour que tous les indicateurs excèdent les niveaux de 1981.

L'année 1984 a lancé un mouvement vers la réforme de la réglementation de l'industrie des transporteurs aériens au Canada. Depuis ce temps, les deux plus grands transporteurs aériens ont maximisé les bénéfices de la déréglementation en structurant leurs modèles de service intérieur sous forme de réseaux en étoile et en achetant des transporteurs régionaux et locaux afin d'alimenter en trafic ces réseaux. Cette tendance se poursuit encore aujourd'hui, alors qu'il existe un duopole sur le marché intérieur des services réguliers de longue distance. Cette restructuration a permis des vols plus fréquents à destination de centres plus petits et la rationalisation des routes.

L'accroissement régulier du nombre de passagers et du nombre total des heures de vol d'Air Canada et de LACI pendant les années qui s'écoulèrent entre-temps ont démontré cette situation. La légère hausse enregistrée en 1986 était le résultat d'Expo 86 à Vancouver. Les variations négatives d'Air Canada en 1987 étaient l'aboutissement d'une grève de 19 jours pendant le quatrième trimestre qui a entraîné un arrêt presque complet des opérations. Les augmentations depuis 1984 sont le résultat d'une amélioration au niveau de l'économie et d'une hausse du trafic stimulé par les tarifs réduits de la déréglementation.

En concentrant leurs services sur les principaux trajets et en utilisant les systèmes informatisés de gestion des revenus, les deux plus importants transporteurs ont été en mesure de maintenir à un taux élevé leur coefficient de remplissage des passagers. Les coefficients de remplissage des passagers d'Air Canada et de LACI se sont largement améliorés comparativement à 1982 pour se situer entre 65% et 70% au cours de la période de 1983-1989. Le coefficient de remplissage d'Air Canada a été historiquement plus élevé que celui des composantes de LACI à l'exception de Wardair en 1985 et 1986 avec des coefficients de remplissage de 70% et 72%, respectivement.

Les statistiques du nombre d'heures de vol d'Air Canada et de LACI se sont aussi améliorées de 16% et 51% respectivement, entre 1983 et 1989.

En général, on a observé une forte croissance dans l'industrie de l'aviation au cours de la période de 1983 à 1989, laquelle fut stimulée par une forte expansion ininterrompue de l'économie et par une forte concurrence causée par la déréglementation. Cette croissance fut interrompue soudainement pendant le quatrième trimestre de 1990 par la deuxième récession.

En résumé, les statistiques d'exploitation de l'industrie de l'aviation au Canada furent clairement affectées par les changements dans l'économie et les changements dans la réglementation économique. La décennie 1990 a débuté avec une récession et les négociations bilatérales avec les États-Unis. Cette nouvelle décennie devrait donner lieu à autant, sinon davantage, de changements que ceux qui sont survenus au cours de la période de onze ans que l'on vient de décrire.



This article presented an 11 year historical perspective of operating statistics in Air Canada and Canadian Airlines International Limited (CAIL), the two 1990 Level I Carriers. Since CAIL did not exist in its present form over the eleven year period, the operations of those carriers which amalgamated to form CAIL have been combined and these carriers were presented as one. CAIL's component carriers included Canadian Pacific Airlines, Eastern Provincial Airlines, Nordair, Pacific Western Airlines and Wardair.

Nordair was a subsidiary of Air Canada from 1980 to May 1984, when it was sold to its employees. In 1986, Nordair was bought by CP Air and was combined with CAIL throughout this presentation. In 1987, CP Air began reporting those operations previously reported by CP Air, Eastern Provincial Airways and Nordair. During the second quarter of 1987, CAIL began reporting the merged operations of Canadian Pacific Airlines Limited and Pacific Western Airlines Limited. From 1987 to 1989, the CAIL data presented are the total of the separate reports for CAIL and Wardair. In April 1989, Wardair was taken over by CAIL's parent company, PWA Corp. Its operations were merged with CAIL's in January 1990.

The variables presented in the tables have been presented in the quarterly publication 51-002 'Air Carrier Operations in Canada'.

For further information, please contact T. Horricks (819-997-6190).

Cet article a présenté une perspective historique de 11 ans sur les statistiques d'exploitation des transporteurs de niveau I en 1990, soit Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI). Comme les Lignes aérienne Canadien International Ltée n'existaient pas dans leur forme actuelle tout au cours de la période de onze ans, les opérations des transporteurs qui ont été fusionnés pour devenir LACI ont été combinées et les transporteurs sont présentés comme un seul. Les transporteurs qui ont constitué LACI comprennent les Lignes aériennes Canadien Pacifique (LACP), Eastern Provincial Airways, Nordair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Nordair était une filiale d'Air Canada de 1980 à mai 1984, quand elle a été vendue à ses employés. En 1986, CP Air a acheté Nordair et fut présenté comme une partie de LACI tout au long de cet article. En 1987, CP Air a commencé à déclarer les opérations que déclaraient auparavant CP Air, Eastern Provincial Airways et Nordair. Au cours du second trimestre de 1987, LACI a commencé à déclarer les opérations fusionnées des compagnies LACP et Pacific Western Airlines Ltd. De 1987 à 1989, les données présentées pour LACI englobent les rapports distincts de LACI et de Wardair. En avril 1989, PWA Corp. société-mère de LACI a fait l'achat de Wardair. Ses opérations ont été fusionnées avec celles de LACI en janvier 1990.

Les variables présentées dans les tableaux ont été présentées dans la publication trimestrielle 51-002 "Opérations des transporteurs aériens au Canada".

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Table 1.

## Operating Statistics for Air Canada (in thousands), 1980-1990

Year	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<b>All Services</b>						
Passengers	13,145	12,496	11,358	10,475	13,358	13,323
Goods Carried	163 828	162 458	154 865	161 944	257 939	270 921
Passenger-Kilometres	24 422 951	22 489 205	20 539 739	19 554 362	20 995 754	21 841 732
Passenger tonne-kilometres	2 442 295	2 248 921	2 053 974	1 955 436	2 099 575	2 184 173
Goods tonne-kilometres	574 529	569 655	555 442	620 271	720 226	766 358
Total tonne kilometres	3 016 824	2 818 575	2 609 416	2 575 707	2 819 802	2 950 531
Hours flown	360	354	342	322	328	342
<b>Scheduled Services</b>						
Passengers	12,959	12,291	10,907	10,161	12,969	12,979
Goods carried	158 644	153 762	150 289	158 099	256 149	167 356
Passenger-kilometres	23 751 863	22 489 205	20 539 739	19 554 362	20 995 754	21 841 732
Available seat-kilometres	..	34 353 716	32 763 529	30 113 647	31 087 882	33 458 192
Passenger load factor	..	65.46	62.69	64.94	67.54	65.28
Passenger tonne-kilometres	2 375 186	2 248 921	2 053 974	1 955 436	2 099 575	2 184 173
Goods tonne-kilometres	552 252	569 655	555 442	620 271	720 226	766 358
Total tonne-kilometres	2 927 438	2 818 575	2 609 416	2 575 707	2 819 802	2 950 531
Available tonne-kilometres	..	5 102 497	4 879 479	4 597 977	4 721 748	5 226 589
Weight load factor	..	55.24	53.48	56.02	59.72	56.45
Hours flown	351	345	331	312	317	332
<b>Charter Services</b>						
Passengers	186	205	450	314	399	344
Goods carried	5 185	8 695	4 396	3 844	1 789	3 565
Passenger-kilometres	671 088	..	..	..	..	..
Passenger tonne-kilometres	67 109	..	..	..	..	..
Goods tonne-kilometres	22 277	..	..	..	..	..
Total tonne-kilometres	89 386	..	..	..	..	..
Hours flown	9	9	12	10	11	10

Table 2.

## Operating Statistics for Canadian (in thousands), 1980-1990

Year	1980	1981	1982	1983	1984	1985
<b>All Services</b>						
Passengers	9,893	11,389	9,970	10,013	10,511	10,955
Goods Carried	138 508	131 252	136 297	130 413	137 349	118 414
Passenger-Kilometres	14 883 383	12 444 229	11 192 157	11 374 687	12 683 459	13 521 668
Passenger tonne-kilometres	1 488 338	1 244 423	1 119 216	1 137 469	1 268 346	1 352 167
Goods tonne-kilometres	290 543	258 072	305 210	321 680	361 101	346 239
Total tonne kilometres	1 778 881	1 502 495	1 424 426	1 459 149	1 629 447	1 698 406
Hours flown	236	265	245	236	247	277
<b>Scheduled Services</b>						
Passengers	8,929	9,033	7,680	7,355	7,905	8,200
Goods carried	101 357	91 437	98 670	99 691	113 483	103 025
Passenger-kilometres	12 105 945	12 444 229	11 192 157	11 374 687	12 683 459	13 521 668
Available seat-kilometres	..	19 231 005	17 862 444	16 641 641	18 561 906	20 712 780
Passenger load factor	..	64.71	62.66	68.35	68.33	65.28
Passenger tonne-kilometres	1 210 595	1 244 423	1 119 216	1 137 469	1 268 346	1 352 167
Goods tonne-kilometres	263 641	258 072	305 210	321 680	361 101	346 239
Total tonne-kilometres	1 474 236	1 502 495	1 424 426	1 459 149	1 629 447	1 698 406
Available tonne-kilometres	..	2 324 049	2 383 948	2 272 892	2 568 437	2 812 713
Weight load factor	..	64.65	59.75	64.20	63.44	60.38
Hours flown	197	197	180	169	183	207
<b>Charter Services</b>						
Passengers	964	2,355	2,289	2,657	2,606	2,754
Goods carried	37 151	39 814	37 627	30 723	23 866	15 389
Passenger-kilometres	2 777 438	..	..	..	..	..
Passenger tonne-kilometres	277 744	..	..	..	..	..
Goods tonne-kilometres	26 902	..	..	..	..	..
Total tonne-kilometres	304 646	..	..	..	..	..
Hours flown	39	69	66	67	64	70

Tableau 1. (suite)

Statistiques d'exploitation d'Air Canada (en milliers), 1980-1990

1986	1987	1988	1989	1990	Année
					<b>Tous les services</b>
13,514	13,075	14,284	14,329	13,665	Passagers
282 949	268 603	278 969	271 546	277 359	kg Marchandises transportées
21 764 710	20 974 508	25 027 673	26 195 020	26 676 125	Passagers-kilomètres
2 176 471	2 097 451	2 502 767	2 619 502	2 667 613	Passagers, tonnes-kilomètres
812 257	809 644	879 389	869 149	941 260	Marchandises tonnes-kilomètres
2 988 728	2 907 095	3 382 156	3 488 651	3 608 873	Total des tonnes-kilomètres
352	332	355	374	366	Heures de vol
					<b>Services réguliers</b>
13,091	12,562	13,680	13,693	12,971	Passagers
278 940	264 606	275 864	270 768	277 067	kg Marchandises transportées
21 764 710	20 974 508	22 810 591	23 916 081	24 504 026	Passagers-kilomètres
32 278 081	30 069 665	32 298 044	34 760 746	34 821 303	Sièges-kilomètres disponibles
67.43	69.75	70.63	68.80	70.37	% Coefficient de remplissage, passagers
2 176 471	2 097 451	2 181 059	2 391 608	2 450 403	Passagers tonnes-kilomètres
812 257	809 644	859 276	864 976	939 603	Marchandises, tonnes-kilomètres
2 988 728	2 907 095	3 140 335	3 256 584	3 390 005	Total des tonnes-kilomètres
5 195 541	4 821 997	5 197 858	5 383 525	5 422 146	Tonnes-kilomètres disponibles
57.52	60.29	60.12	60.49	62.52	% Coefficient de chargement
339	319	342	361	354	Heures de vol
					<b>Services d'affrètement</b>
423	513	604	636	694	Passagers
4 009	3 997	3 105	778	292	kg Marchandises transportées
..	..	2 217 082	2 278 939	2 172 099	Passagers-kilomètres
..	..	221 708	227 894	217 210	Passagers tonnes-kilomètres
..	..	20 113	4 173	1 657	Marchandises, tonnes-kilomètres
..	..	241 821	232 066	218 867	Total des tonnes-kilomètres
12	13	13	13	12	Heures de vol

Tableau 2. (suite)

Statistiques d'exploitation de Canadien (en milliers), 1980-1990

1986	1987	1988	1989	1990	Année
					<b>Tous les services</b>
11,008	11,442	12,348	10,607	9,458	Passagers
102 395	117 270	155 072	168 211	156 522	kg Marchandises transportées
16 805 448	18 883 932	29 093 920	26 853 091	23 448 908	Passagers-kilomètres
1 680 545	1 888 393	2 909 391	2 685 309	2 344 890	Passagers, tonnes-kilomètres
322 424	393 547	546 103	590 803	584 372	Marchandises, tonnes-kilomètres
2 002 969	2 281 940	3 455 494	3 276 112	2 929 262	Total des tonnes-kilomètres
302	321	383	357	324	Heures de vol
					<b>Services réguliers</b>
8,831	9,312	10,248	9,100	8,550	Passagers
86 815	108 540	146 259	162 838	154 415	kg Marchandises transportées
16 805 448	18 883 932	23 156 394	22 767 519	21 623 624	Passagers-kilomètres
25 521 537	27 439 506	33 896 628	33 653 796	32 190 163	Sièges-kilomètres disponibles
65.85	68.82	68.31	67.65	67.17	% Coefficient de remplissage, passagers
1 680 545	1 888 393	2 315 639	2 276 752	2 162 362	Passagers tonnes-kilomètres
322 424	393 547	500 726	568 279	579 098	Marchandises, tonnes-kilomètres
2 002 969	2 281 940	2 816 366	2 845 031	2 741 460	Total des tonnes-kilomètres
3 442 815	3 878 840	4 856 681	4 617 731	4 626 945	Tonnes-kilomètres disponibles
58.20	58.83	57.99	61.61	59.25	% Coefficient de chargement
241	269	329	316	300	Heures de vol
					<b>Services d'affrètement</b>
2,176	2,130	2,100	1,507	908	Passagers
15 580	8 730	8 813	5 373	2 107	kg Marchandises transportées
..	..	5 937 526	4 085 572	1 825 284	Passagers-kilomètres
..	..	593 752	408 557	182 528	Passagers tonnes-kilomètres
..	..	45 377	22 524	5 274	Marchandises, tonnes-kilomètres
..	..	639 129	431 081	187 803	Total des tonnes-kilomètres
61	52	54	41	24	Heures de vol



**HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704  
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518  
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942  
Facsimile: (819) 953-8499

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- \* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- \* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- \* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- \* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704  
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518  
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942  
Télécopieur: (613) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

091300004







SEP 23 1992



